das AUTO MOTOR UND SPORT



TEST SIMCA ARONDE 1300

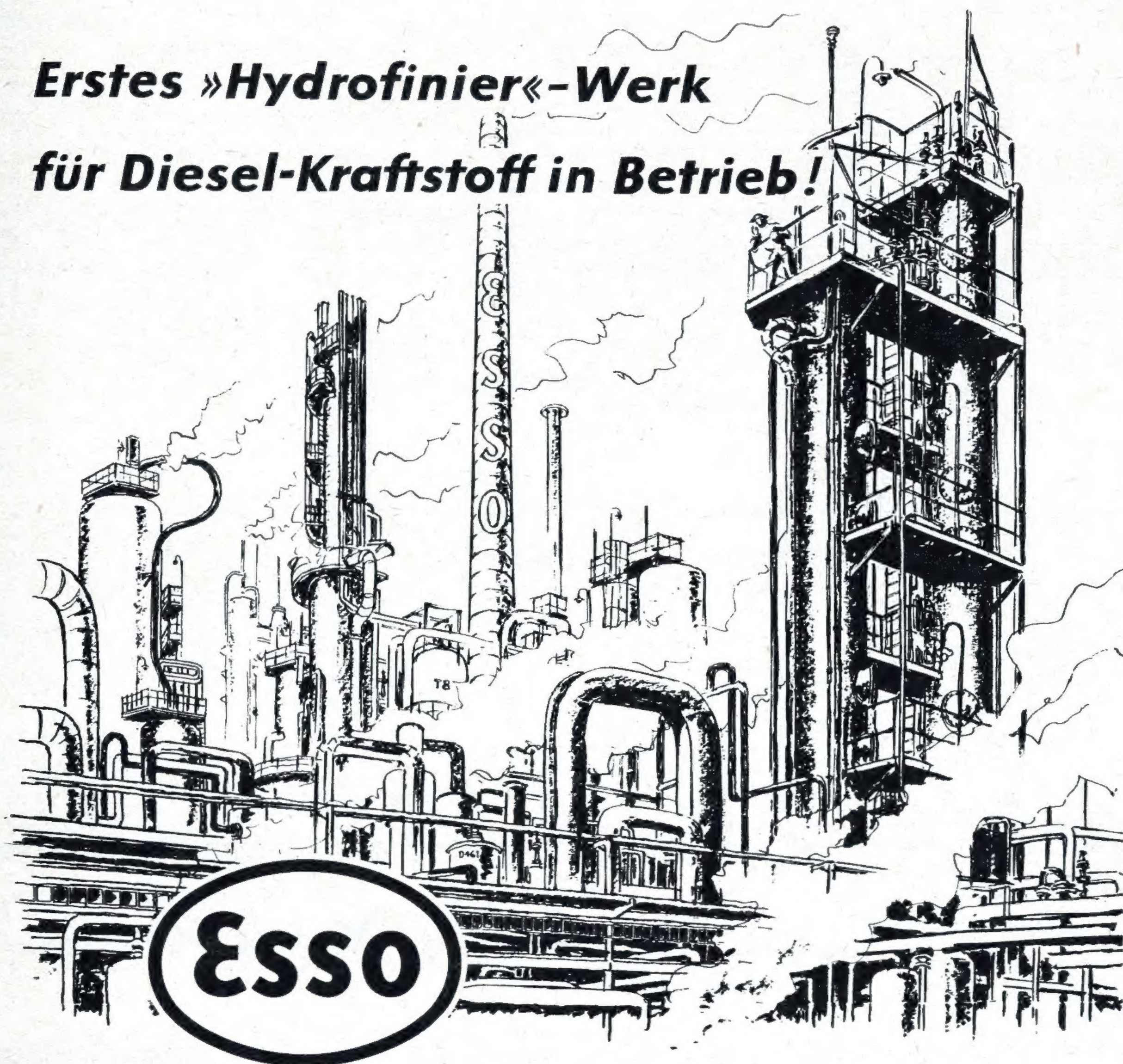
CAMPING UND WOHNWAGEN

KONFERENZEN DER UNSICHERHEIT

HEFT 7

STUTTGART, 31. MÄRZ 1956

DM 1.20



Zwei wichtige Nachrichten:

1. Das neue Werk der ESSO ist das erste dieses Ausmaßes auf dem Kontinent, das die Veredelung von Dieselkraftstoff mit Hilfe eines neuen ESSO-Verfahrens durchführt.

2. Wo Sie Ihren ESSO DIESEL-Kraftstoff im Bundesgebiet auch beziehen, sein Qualitätsniveau wird überall gleichmäßig hoch sein. Es garantiert Ihnen eine Vielzahl ausgezeichneter Eigenschaften:

Hervorragende Zündwilligkeit · Hohe Ergiebigkeit · Ausgezeichnete Kältefestigkeit · Saubere Einspritzdüsen, Filter, Leitungen und Behälter · Keine Bildung von Kraftstoffqualm · Verteuernde Dieselkraftstoff-Zusätze nicht erforderlich · Gute Lagerbeständigkeit · Garantiert schwefelarm.

In vollendeter Markenqualität: ESSO DIESEL

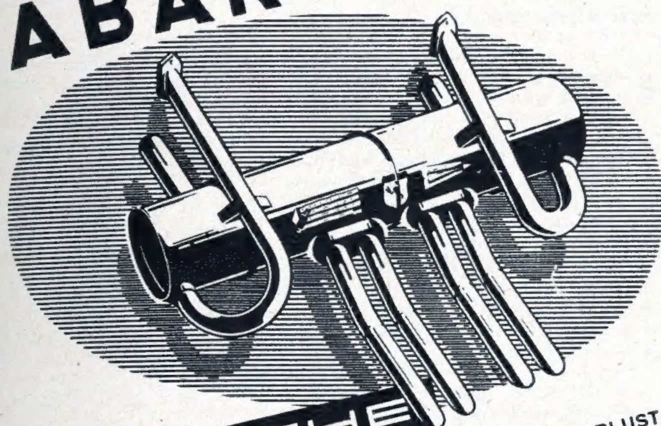
zündwillig und ergiebig

Was immer wir bieten: Esso hat's in sich!

AUSPUFFTOPF

ABARTH

WELTMEISTER 1953
WELTMEISTER 1954



PORSCHE

EMPFIEHLT DEN SCHALLDÄMPFER OHNE LEISTUNGSVERLUST

ABARTH

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für: VW alle Modelle und Ghia-Karmann Coupé - Ford M 12 und M 15 - Opel-Record - Fiat (alle Typen) - Citroên - Renault - Simca - MG Borgward: Isabella u. TS - Mercedes 180 u. 220 - BMW 501 usw.

ABARTH & Ce	**ITALIEN, Werk Via Trecate 10, Turin**
Auslieferungslager Deutschland	**Nöldeke KG., Konstanz, Postf. 117, Tel. 3519**

Touricamp **DAS BETT AUF DEM AUTODACH**

Zusammengeklappt:

SO KLEIN



Auf jedes Auto montierbar – vom VW bis zu dem größten Reisewagen – Prospekt auf Anforderung.

Touricamp **in 2 Minuten aufgeklappt**

GANZ GROSS



HEINRICH ECKEL · MÜNCHEN 19

Das Frühjahrsheft der

MOTOR REVUE

EUROPA-MOTOR

HEFT 17 FRÜHJAHRSAUSGABE 1956 DM 5.–



ist soeben erschienen!

- **136 großformatige Seiten**
- **250 bisher unveröffentlichte Abbildungen,**
- **viele mehrfarbige Original-Zeichnungen**
- **und dazu der einzigartige Textteil in der**
- **bekannten hohen Qualität.**

Der Bericht über den Frühling-Salon in Genf, — Traumwagenernte 1956 —, Neue Grand-Prix-Rennwagen sind nur einige der zahlreichen interessanten und lesenswerten Themen.

Motorfreunde, die ihr Fahrzeug und die Motorfahrt lieben, gönnen sich gern ab und zu einen kleinen Leseluxus. Wir wissen, daß Sie sich im besonderen für 2-Rad-Fahrzeuge interessieren, daß Sie aber auch mit den anderen Sparten der Kraftfahrt verbunden sind. Deshalb empfehlen wir Ihnen diese Frühjahrsausgabe. Aufmachung, Druck und Bildqualität, noch mehr aber der gepflegte Textteil dieser Zeitschrift werden Ihnen viel Freude bereiten. Bitte bestellen Sie sofort.

Hier abtrennen

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.
Stuttgart, Postfach 1042

Liefern Sie .... Stück der **MOTOR-REVUE**, Frühjahrsausgabe 1956, zum Preis von 5 DM pro Exemplar. 50 Pfg. Porto.

Liefern Sie die **MOTOR-REVUE**, ab .... laufend im Abonnement zum Jahresbezugspreis von 18 DM für vier Ausgaben + 2 DM Porto.

Der Betrag wird gleichzeitig auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart Nr. 161 37 eingezahlt - kann bei Lieferung durch Nachnahme erhoben werden.

Name ....

Ort und Straße ....

(A)

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Gehirnwindungen

Als Arzt habe ich mir schon oft überlegt, ob sich wohl bei Beamten die Gehirnwindungen anders gelegt haben, oder ob diese Beamten *deshalb* Beamte wurden, weil die Gehirnwindungen von vornherein seit ihrer Geburt anders gelegen haben wie bei anderen normalen Menschen! Anders kann ich mir die neuesten Vorgänge bei der Bundesbahn nicht erklären, es sei denn, daß die Beamten eben mit einem anderen Körperteil denken wie z. B. wir Ärzte, die wir dazu unseren Kopf haben.

Wie wollen Sie sich sonst erklären, daß zur selben Zeit, in der versucht wird, die Bundesbahn für die Unfälle haftbar zu machen, die sich an den unbeschrankten Bahnübergängen ereigneten, diese selbe Bundesbahn durch eine illustrierte Zeitschrift ein Gerät vorführen läßt, das an Bahnübergängen mit Radar und automatischem Fotoapparat die Kraftfahrzeuge fotografieren soll, die sich evtl. beim Überfahren eines Bahngleises verkehrswidrig verhalten haben! Es ist doch unerhört, daß die Bundesbahn nicht auf den Gedanken kommt, daß sie Pflichten hat, aber daran denkt, wie sie die Kraftfahrer schuldig machen kann. Statt das Geld für Lichtsignale und nach und nach für beschrankte Übergänge zu verwenden, sollen solch teure Fotoapparate an allen Bahnübergängen angebracht werden.

Vor einiger Zeit las ich, daß die maßgebenden Herrn in Bonn beschlossen haben, die künftigen Autobahnen wieder schwarz zu machen. Fährt denn von diesen Beamten kein einziger selbst einen Kraftwagen? Lassen sich denn alle diese hohen Herrn von einem Chauffeur fahren? Soll sich doch mal nur einer dieser maßgebenden Herrn an einem regnerischen Abend die Mühe machen, in einer beliebigen Stadt 2 Stunden durch die stilleren Straßen zu fahren und auch mal nach einem Vorort oder Nachbarort, z. B. von Wiesbaden nach Mainz. Da lernt er beten und fluchen über die schönen schwarzen Straßen, die alles spiegeln, nur das nicht, was man sehen möchte! Aber „um die Autostraßen zu *tarnen*" sollen sie jetzt wieder schwarz werden statt weiß, wie sie sich jeder Fahrer wünscht. Dr. med. E. A. Sonntag, Wiesbaden

Parkwächter

Am 29. 2. 1956 stellte ich meinen Borgward 1800 Diesel vor dem Frankfurter Hauptbahnhof rechts auf dem bewachten Parkplatz ab. Der Parkwächter händigte mir den beiliegenden Beleg nach Zahlung von DM —.50 aus. Ich machte die ironische Bemerkung, daß der Parkwächter mit Erhebung der DM —.50 seine Pflicht und Schuldigkeit getan hätte und sich dann, wie üblich, nicht mehr um das abgestellte Fahrzeug kümmern würde. Hierauf sagte dieser in selbstsicherer Weise: „Wenn sich hier jemand etwas am Wagen zu schaffen macht, bin ich schon da."

Dieses veranlaßte mich und die beiden mit mir fahrenden Herren, eine Probe zu machen. Gegen 21.45 Uhr ging einer von uns an den Wagen, ließ ihn an (der kalte Diesel nagelte vergnüglich), ohne daß der Parkwächter Notiz davon nahm. Der Wagen wurde herausgefahren und an einer anderen Stelle abgestellt.

Einige Minuten später gingen wir drei nunmehr zum Parkplatz und verlangten die Herausgabe des Wagens. Der Parkwächter ging an die Stelle, an der unser Borgward gestanden hatte, und übergab uns einen auf die Parklücke gefahrenen Opel-Kapitän neuester Bauart, ohne den an der Windschutzscheibe befindlichen Nummernabschnitt zu kontrollieren. Als wir erklärten, daß das nicht unser Wagen sei, sagte er: „Das ist Ihr Wagen." Auf unseren Protest hin ging er an den Nachbarwagen, einen VW, und sagte: „Dann ist es dieser hier." Wieder, ohne die Nummer zu vergleichen. Dann ging er zu einem Fiat und meinte, dieser müßte es sein. Nachdem unser Verhalten Aufsehen erregt hatte, sagten wir dem Parkwächter, daß wir den Wagen bereits weggeholt hätten und daß er auf der anderen Straßenseite stünde, woraufhin dieser lakonisch antwortete: „Ach ja, ich entsinne mich, der Wagen ist ordnungsgemäß von mir entlassen worden!"

Jetzt erhebt sich die Frage, was geschehen wäre, wenn der Wagen tatsächlich gestohlen worden wäre. Der Parkwächter hätte kaltlächelnd in einem Gerichtsverfahren die Aussage wiederholt. Wie soll man sich dann in einem solchen Ernstfall verhalten?

Dieses Vorkommnis beweist wieder einmal die Unsinnigkeit, Parkplatzgebühren zu erheben. Ich füge den Quittungsschein des Bewachungsinstituts Richard Frieß, Frankfurt a. M., Neuhoffstraße 44, Nr. des Scheins 476 876 bei. Leider kann ich den Gegenabschnitt nicht beifügen, da dieser durch den starken Regen auf der Windschutzscheibe vollständig aufgeweicht war und beim Abmachen zerriß. Dipl.-Ing. Hans Ponndorf, Herborn/Dillkreis

Kälte

... Bei meinem Volkswagen, der wie viele seiner Brüder auch im Winter in der Freiluftgarage stehen bleibt, beanstande ich, daß er bei mehr als 20 Grad Kälte zu keiner Lebensäußerung mehr zu bewegen ist. Warum wird die Batterie nicht mit einem Handgriff versehen, damit man sie abends mit ins warme Haus nehmen kann? Dann schafft sie es nämlich am nächsten Morgen ... Werner Walther, Stockholm (Schweden)

Außenspiegel

(zu einem Leserbrief in Heft 5)

Außer dem Taunus 15 M de Luxe gibt es noch eine Ausnahme, nämlich die Isabella TS, die serienmäßig einen Außenspiegel sowie eine jederzeit — auch bei abgeschaltetem Licht — einsatzbereite Lichthupe besitzt.

O. M. Germann, Frankfurt a. M.

Autofalle in Hamburg-Altona

Seit vielen Jahren wurde der Verkehr an der sogenannten „Sternbrücke" in Hamburg-Altona (Ecke Stresemannstraße und Allee) zur allgemeinen Zufriedenheit von einem Verkehrsposten manuell geregelt. Um diesen Beamten einzusparen, hat sich die Polizeidirektion Hamburg neuerdings entschlossen, an dieser Kreuzung den Verkehr durch automatische Ampeln zu regeln. Hierbei erwies sich in beiden Richtungen das Linksabbiegen als technisch undurchführbar, weswalb es kurzerhand verboten wurde. Nun hat das Kommando der Verkehrspolizei an dieser Stelle aber drei (!) Beamte mit Inkassoblocks für gebührenpflichtige Verwarnungen postiert, die — wenigstens die ersten Tage — dort ein Bombengeschäft machten. Denn kaum einer der alten Hamburger, die dort jahraus, jahrein täglich viele Male vorbeifahren, beachtete natürlich die neuaufgestellten Verbotsschilder. Für den Fahrer ist es auch tatsächlich oft gar nicht möglich, die Schilder zu sehen, wenn an der besagten Kreuzung größere Fahrzeuge vor ihm halten und die Sicht versperren. So ging es mir, als ich am 20. 2. um 15.35 Uhr die Sternbrücke mit meinem Wagen passierte. Gleich hinter der Kreuzung wurde ich vom Verkehrsbeamten einer motorisierten Streife rechts rangewinkt und trotz meines Hinweises, daß infolge vor mir haltender Autobusse das neue Verbotsschild verdeckt und nicht zu sehen gewesen sei, nicht etwa freundlicherweise mit einer gebührenfreien (wie es anständig gewesen wäre), sondern mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung von DM 2.— bedacht. (Der Beamte war offensichtlich bemüht, so schnell als möglich sein „Plansoll" zu erfüllen!) Um Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, zahlte ich natürlich.

Um so erstaunter war ich, als mir 10 Tage später für dasselbe Vergehen eine zweite gebührenpflichtige Verwarnung über DM 2.— ins Haus flatterte. Diesmal von der zuständigen Revierwache. Es stellte sich heraus, daß der vom Revier aufgestellte Beamte, trotzdem er bei einer Entfernung von höchstens 50 m bei klarer Sicht unbedingt hätte sehen müssen, daß ich von der motorisierten Streife bereits angehalten worden war, offensichtlich also aus Kompetenzeigensinn, ebenfalls meine Nummer notiert und eine Anzeige erstattet hatte. Es geht doch nichts über den Eifer unserer Polizei!

In diesem Zusammenhang möchte ich noch darauf hinweisen, daß es in Hamburg, sowohl in der Innenstadt, als auch in den Außenbezirken, überall an Verkehrsposten mangelt, daß man aber in jeder belebteren Straße ein bis zwei solche sehen kann, wie sie gebührenpflichtige Verwarnungen für Parkverbotssünder ausschreiben, oder die berühmten Kreidestriche an die Reifen malen.

Wolfgang Müller-Jaksch, Hamburg 22

Sekurit

Seit etwa einem Jahre fahre ich einen Opel-Rekord, mit dem ich an sich sehr zufrieden bin. Vor jeder längeren Fahrt aber haben meine Frau und ich Bange, ob die Windschutzscheibe hält, denn in Ihrer Zeitschrift berichteten schon mehrmals Opelfahrer von Glück, beim Platzen des Sekurit ohne Unfall davongekommen zu sein. Aus eigener Erfahrung muß ich jetzt die Gefahren, die in Ihrem ausgezeichneten Artikel „Mehr Sicherheit statt mehr PS" (Heft 3) aufgezeigt sind, als tatsächliche Bedrohung der Sicherheit bestätigen; auch bei mir platzte ohne besonderen äußeren Anlaß die Scheibe, allerdings ohne völlig blind zu werden. Fast zu gleicher Zeit geriet ein Bekannter, der Apotheker Kurt Wieland aus Schriesheim (den Namen nenne ich mit ausdrücklicher Genehmigung) mit dem gleichen Fahrzeugtyp in höchste Lebensgefahr, als bei 90 km/st nach lautem Knall die Sicht genommen war. Die Opelwerke können sicher sein, daß mein nächstes Fahrzeug im Jahr 1957 dann kein Opel sein wird, wenn die primitivsten Sicherheitsbedingungen nicht erfüllt sind — mögen Fahrleistungen und Komfort noch so zufriedenstellend sein!

Hanns-Friedrich Gabe, Kaufmann in Schriesheim

Mitfahrerzentralen melden Millionenschäden an

(Siehe Heft 6, Seite 8)

Der Vorstand des Ringes der Mitfahrerzentralen im Bundesgebiet und Berlin befaßte sich am Sonntag in Köln mit der durch das rechtskräftige Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Berlin vom 24. Januar 1956 geschaffenen Lage, wonach feststeht, daß die Tätigkeit des Ringes der MFZ mit ihren 40 Vermittlungen über viereinhalb Jahre gesetzwidrig unterdrückt wurde.

Wie der 1. Vorsitzende des Ringes der MFZ, Regierungsoberinspektor z. Wv. R.G. Fischer, Köln, bekanntgab, wurde beschlossen, die Tätigkeit der Mitfahrerzentralen in Kürze wieder aufzunehmen und bei allen Länderverwaltungen die Schäden anzumelden, die durch die gesetzwidrige Behinderung der erlaubten Tätigkeit entstanden sind.

Die Einleitung der Schadenersatzprozesse gegen die zunächst haftpflichtigen Stadtverwaltungen wurde beschlossen und ein bekannter Frankfurter Rechtsanwalt mit der zentralen Lenkung dieser Prozesse beauftragt. Die Schäden werden nach der Schätzung des Ringes der MFZ insgesamt etwa 5—10 Millionen DM betragen.

Ein Beispielprozeß schwebt wegen der eigenen Vermittlung des Vorsitzenden des Ringes der MFZ gegen den Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt a. M., dessen Polizeipräsident vor viereinhalb Jahren die gesamte Tätigkeit des Ringes der MFZ stillegte.

Der Vorstand beschloß ferner, energisch auf die Strafverfolgung aller Beamten zu dringen, die sich im Verlauf der letzten Jahre entgegen einer nie unklaren Rechtslage zum Verbrechen der Täterschaft, der Mittäterschaft oder der Beihilfe zur Verfolgung Unschuldiger (§ 344 Strafgesetzbuch) haben mißbrauchen lassen. Auch deren Regreßhaftung im Interesse der Steuerzahler soll veranlaßt werden. Schließlich gab der Vorsitzende bekannt, daß gegen die beabsichtigte Ausnahmegesetzgebung im neuen Personenbeförderungsgesetz — das zufolge eines Kabinettsbeschlusses der vorigen Woche nach den Osterferien zur zweiten Lesung ins Plenum des Bundestages kommen soll — sofort Verfassungsbeschwerde erhoben würde, falls es trotz vierfacher

Verletzung der Grundrechte allein im Falle der Mitfahrerzentralen etwa beschlossen werden sollte.

Bei der Einwirkung auf die verantwortlichen Bundestagsabgeordneten vor der Verabschiedung des Gesetzes hofft der Ring der Mitfahrerzentralen endlich auch die Unterstützung der Verbände der Kraftfahrer zu haben, die leider — obwohl deren größter Verband schon im November 1951 gebeten worden ist, sich der Verwaltungsklage anzuschließen — allzulange „Gewehr bei Fuß" gestanden haben, anstatt sich im Interesse der Millionen Kraftfahrer im Bundesgebiet am uneingeschränkten Eigentums- und Nutzungsrecht des Autofahrers diesem Prozeß anzuschließen!

Der Vorstand geißelte diese unverständliche Einstellung, die es einem einzelnen überließ, durch höchstinstanzliches Urteil nach langen Jahren einen Zustand der Unsicherheit bei jedem Autobesitzer zu beseitigen.

Auch für den Fall, daß der Bundestag mit verfassungsändernder Mehrheit eine Sondergesetzgebung gegen die deutschen Kraftfahrer und gegen das Gewerbe der Mitfahrerzentralen beschließen sollte, würde der Bund auf Grund der höchstrichterlichen Rechtsprechung schadenersatzpflichtig sein, wenn wohlerworbene Rechte zugunsten einer im Interesse der Allgemeinheit für erforderlich gehaltenen Neuregelung durch verfassungsänderndes Gesetz beeinträchtigt werden.

Der Ring der Mitfahrerzentralen ist entschlossen, ein Exempel gegen die Dreistigkeit einer sich allmächtig dünkenden Bürokratie zu statuieren und erhofft schon anläßlich der Verkehrsministerkonferenz in Bad Godesberg eine entscheidende Wendung zur Vernunft, die er dem Bundesverkehrsminister Seebohm abspricht, der mit seinem Erlaß vom 21. Dezember 1951 die Länderverwaltungen animiert hat, die Mitfahrerzentralen einfach zu verbieten und jedem Kraftfahrer wider besseres Wissen einzuhämmern, er begehe ein Vergehen, wenn er von seinem selbstverständlichen Recht Gebrauch mache, in seinem Auto jemand gegen Erstattung eines Teils der Benzinkosten mitzunehmen.

Ring der Mitfahrerzentralen in Köln

Test Peugeot 403

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 4)

Als Besitzer eines Peugeot 403 las ich den Test von Herrn Oswald. Obwohl in Kleinigkeiten zu kritisch, möchte ich Ihnen zu dem bewiesenen Mut gratulieren. Man wird Sie angreifen, weil man in Deutschland die französischen Autos nicht kennt.

Dr. et Mag. pharm. Hermann Wohlmut, Wien XVII

*

. . . muß ich Ihren Ausführungen über den Peugeot 403 vollkommen recht geben. Ich selbst habe diesen Wagen seit Oktober 1955 bisher etwa 23 000 Kilometer gefahren.

Rudolf Gergen, Taxibetrieb und Autoverleih, Saarlouis

Kondenswasser im Scheinwerfer

Mit meinem Opel-Rekord habe ich die folgende Beobachtung gemacht, die vielleicht geeignet ist, manchen auf der Straße vorkommenden Fall der Blendung zu erklären. Trotzdem die Scheinwerfer mit ihrer Hell/Dunkelgrenze so eingestellt waren, daß eine Blendung der Fahrer entgegenkommender Kraftfahrzeuge ausgeschlossen schien, wurde ich im zweiten Jahr der Betriebszeit des Fahrzeugs häufiger angeblinkt, obwohl ich abgeblendet hatte. Nachdem ich wiederholt festgestellt hatte, daß sich an den Innenseiten der Abdeckgläser der Scheinwerfer Schwitzwasser niedergeschlagen hatte, nahm ich die Scheinwerfer auseinander und reinigte die Innenseiten der Scheiben. Dabei stellte ich fest, daß sich hier auch ein stärkerer Staubniederschlag festgesetzt hatte. Beim Wiedereinbau der Scheinwerfer war die Einstellung der Hell/Dunkelgrenze versehentlich etwas höher geraten, so daß diese mit größer werdender Entfernung vom Fahrzeug sich nicht absenkte, sondern etwa auf gleicher Höhe blieb. Trotzdem wurde ich nie mehr angeblinkt, wenn ich vor entgegenkommenden Fahrzeugen abgeblendet hatte. Ich habe mir daraufhin auch andere Fahrzeuge angesehen und glaube sagen zu können, daß auch richtig eingestellte Scheinwerfer stark blenden können, wenn die Innenseiten der Abdeckscheiben Schwitzwasser oder einen Staubbelag aufweisen.

Es wäre interessant, von anderer Seite diese Beobachtung zu bestätigen oder zu widerlegen. Sollte sie auch dort bestätigt werden, so müßte daraus die Folgerung gezogen werden, daß die Scheinwerfer besser gegen das Eindringen von Staub und gegen Schwitzwasserbildung geschützt werden müssen. Nach meinen Beobachtungen bin ich der Überzeugung, daß allein mit dieser Maßnahme die auf der Straße zu beobachtende Blendung wesentlich vermindert werden könnte. Das wäre sicherlich überall dort der Fall, wo die Scheinwerfer zwar richtig eingestellt sind und trotzdem eine Blendung verursachen.

Dr.-Ing. G. Dietrich, Schwäbisch Gmünd

Die Beobachtung, daß Scheinwerfer blenden, wenn sich auf der Innenseite der Streuscheibe Kondenswasser niedergeschlagen hat, ist richtig. Die Kondenswassertropfen brechen die Lichtstrahlen und diese treten dann auch nach oben aus, was sonst bei Abblendlicht und richtig eingestelltem Scheinwerfer nicht der Fall ist.

Durch die Verschmutzung des Scheinwerferglases wird nach unseren Beobachtungen das Licht nicht gebrochen, sondern abgeschaltet, höchstens gebeugt. Dadurch wird das aus dem Scheinwerfer austretende Licht geschwächt. Auf keinen Fall entsteht bei verstaubtem Scheinwerferglas eine wesentlich höhere Blendung als bei einem sauberen.

Der Konstrukteur von Scheinwerfern muß immer einen Kompromiß schließen. Damit kein Staub in den Scheinwerfer eindringt, sollte er so dicht wie möglich sein – um Schwitzwasserbildung zu vermeiden, muß man den Scheinwerfer belüften. Die Scheinwerfer für den Opel-Rekord waren früher reichlich gelüftet, so daß die Gefahr des Eindringens von Staub gegeben war. Deshalb wurden die Lüftungsöffnungen später verkleinert. Seitdem haben wir nicht mehr gehört, daß Anstände aufgetreten wären. Daß sich in den Scheinwerfern des Opel-Rekord Schwitzwasser bildet, hören wir zum erstenmal.

Robert Bosch GmbH., Stuttgart-W.

Glatteis und Freilauf

(Siehe Briefe an die Redaktion, Heft 2 und 4/1956)

Der Ansicht, den Freilauf der DKW-Wagen bei Glatteis eingeschaltet zu lassen, also nicht zu sperren, kann ich keinesfalls zustimmen. Ich verkaufe seit 1933 DKW-Wagen und bin mit diesen bei allen Witterungs- und Straßenverhältnissen unterwegs gewesen. Meine Erfahrungen laufen darauf hinaus, daß bei Glatteis oder Schneeglätte, ja sogar bei regennassem Kopfstein oder Blaubasalt, die Sicherheit mit gesperrtem Freilauf ungleich größer ist.

Bei vorsichtiger Fahrweise wird man vielleicht einen Unterschied merken. Bei forcierter oder sportlicher Fahrweise auf Eis oder Schneeglätte merkt man den Unterschied sofort. Man hat dann den Wagen bei gesperrtem Freilauf viel sicherer in der Hand. Die Vortriebskräfte, die beim Frontantrieb im Moment der Gefahr des Schleuderns oder Wegrutschens entscheidend sind, kann man sofort und auch mit aller Kraft einsetzen. Läuft der Wagen mit eingeschaltetem Freilauf — also mit Freilauf — und ich muß zur Ausgleichung der Richtungsstabilität plötzlich Gas geben, so benötigt der Motor zuerst eine — wenn auch nur kurze — Zeit, um von der Leerlaufdrehzahl auf die Drehzahl der Wagengeschwindigkeit zu kommen. Diese Bruchteile von Sekunden genügen jedoch im Gefahrenfalle, daß die Vortriebskräfte, die ich im Falle des Wegrutschens des Hinterwagens einsetzen muß, zu spät oder zu schwach ansprechen und ich dadurch den Wagen nicht mehr in die gewünschte Richtung ziehen kann. Bei gesperrtem Freilauf entspricht die Motordrehzahl der Wagengeschwindigkeit und ein geringes Gasgeben genügt, um jede seitliche Bewegung des Hinterwagens sofort auszugleichen. Eine weitere Gefahr besteht nach meinen Erfahrungen noch, daß bei Bergfahrten bei Eis und Schneeglätte mit Freilauf der Motor durch plötzlich eintretende Abkühlung oder schlechte Leerlaufregelung stehenbleibt. Ist dann ein schnelles Gasgeben zum Ausgleich der Richtungsstabilität plötzlich erforderlich, muß erst der Anlasser betätigt werden. Es ist dann kaum noch möglich, die Vortriebskräfte, die dem DKW-Wagen ja die hervorragende Straßenlage geben, auszunutzen. Daß man die Bremse bei Eis und Schnee möglichst nicht benutzen soll, ist auch klar. Man muß sie beim DKW auch weniger oder weniger stark einsetzen, wenn man mit gesperrtem Freilauf fährt, den Motor also mitbremsen läßt.

Abgesehen von meiner Meinung empfiehlt auch die Auto Union in ihrer Betriebsanleitung für DKW-Meisterklasse und Sonderklasse schon immer das Sperren des Freilaufs bei Eis, Schneeglätte oder regennassen Straßen. Dies dürfte bestimmt auf Erfahrungen beruhen, die auf ein sicheres Fahren in allen Fällen und bei jeder Fahrweise hinzielen.

Georg H. Brantz, Autokaufmann in Güls/Mosel

VW mit Porsche-Motor

(s. „Der schnelle Volkswagen", Heft 4, und Briefe an die Redaktion, Heft 5)

Da sie der Zuschrift von Dr. Vater keine eigene Stellungnahme anfügten, muß ich annehmen, daß Sie dessen Meinung teilen und die Unfallursache im höheren Gewicht des eingebauten 1,3 Liter-Porsche-Motors suchen. Diese Ansicht ist jedoch irrig, da der Porsche-Motor in dieser Ausführung kein wesentlich größeres Gewicht haben dürfte als der normale VW-Motor. Als Vertreter fahre ich meinen VW-Porsche 1,3 Liter seit einem Jahr über 40 000 km bei jedem Wetter. Auch während der kürzlichen Frostperiode hat er mich nie im Stich gelassen. ... Nach meinen bisherigen Erfahrungen erlaube ich mir zu sagen, daß der VW-Porsche ein ideales Fahrzeug für alle diejenigen ist, die sich einen richtigen Porsche aus beruflichen, familiären oder persönlichen Gründen nicht kaufen wollen oder können, den VW lieben, ihm aber mehr Temperament wünschen, nach außen hin nicht groß angeben wollen, aber Wert auf eine rasante Beschleunigung legen, insbesondere beim Überholen von Lastwagen und Omnibussen. ... Es würde mir leid tun, wenn ich den Porsche-Motor nicht in meinen VW hätte einbauen lassen.

H. F. in A.

*

Der Unfall des Lesers (Heft 5) ist zweifellos nicht auf das Gewicht des 1,3 Liter-Porsche-Motors im Volkswagen zurückzuführen, sondern 1. auf die je nach Eisbildung zu hohe Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/st auf einer abschüssigen Straße und 2. auf wahrscheinlich ungleichmäßig ziehende Bremsen oder ungleichmäßig abgefahrene Bereifung, wahrscheinlich überhaupt auf die Bereifung, denn diese ist gerade bei Eis sehr wesentlich. Wenn der Leser behauptet, den Unfall durch das Mehrgewicht des Porsche-Motors erlitten zu haben, so könnte dies nur gelten, wenn der Wagen mit 4 Personen und Gepäck voll belastet gewesen wäre, denn dann wäre das Übergewicht des Motors vielleicht erst zur Geltung gekommen. Wenn jedoch der Wagen nur mit 1 Person besetzt war, dann hätte ein schwerer Koffer ohne den Porsche-Motor den gleichen Effekt ausgelöst. Jedenfalls hat sich derjenige gefreut, der auf diese Weise vielleicht zu einem billigen Porsche-Motor aus diesem Fahrzeug kam. Ich selbst habe 45 000 km in einem Export-Volkswagen aus dem Jahre 1950 ohne synchronisiertes Getriebe einen 1300-Porsche-Motor zur vollsten Zufriedenheit gefahren. Auch die normalen Bremsen reichten, wenn man die Fahrweise deren Leistungsfähigkeit anpaßte.

Wilhelm Martini in Augsburg

*

Ich bin glücklicher Besitzer eines VW mit 1300 ccm-Porsche-Motor. Es ist nicht das erste Fahrzeug, welches ich besitze, aber das schönste und das einfachste ... So ein VW-Porsche ist kein Sportfahrzeug, aber man kann ihn sportlich fahren. Nur muß man den Verstand immer klar behalten, sonst geht es einem wie Ihrem Leser, und das kommt dann sehr teuer zu stehen.

Fritz Sahli in Bern (Schweiz)

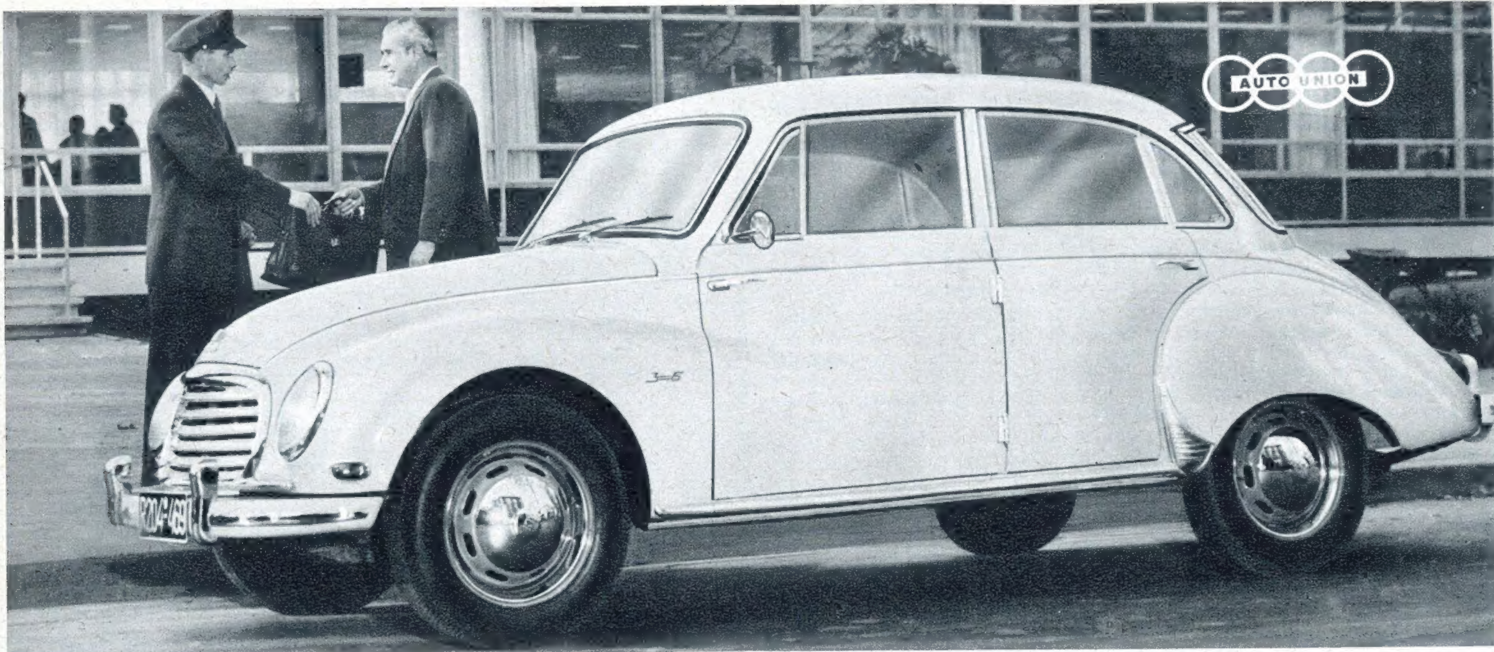
*

Sie hatten mich seinerzeit gut beraten, als ich Sie wegen des Einbaus eines 1,3 Liter-Porsche-Motors in den VW gebeten hatte. Ich bin damit bis heute sehr zufrieden, weil ich nicht auf größeres Tempo, sondern auf bessere Beschleunigung Wert lege.

Hermann Palme, Immenstadt

Beilagenhinweis

Der Gesamtauflage dieses Heftes liegt ein Prospekt der Firma Nordland G. m. b. H., Bonn/Rhein, Kölnstraße 397, bei, den wir unseren Lesern zur besonderen Beachtung empfehlen.



Der viertürige DKW ist ideal für jeden, der viel reist. Mit ihm besitzt man einen bequemen, eleganten Wagen, in dem man ausgeruht das Ziel erreicht.

Der große DKW *jetzt* auch viertürig!

Von dieser Nachricht werden alle Automobilfreunde begeistert sein, die sich einen repräsentativen und komfortablen Wagen wünschen — einen Wagen, der dennoch in Anschaffung und Unterhalt äußerst günstig ist. Diesen Wunsch erfüllt nun der große DKW als viertürige Limousine.

Das neueste DKW-Modell besitzt alles, was ein Autofahrer erwarten kann. Ja — der bequeme Einstieg durch die beiden Türen an jeder Seite, der große Innenraum, der 5 bis 6 Personen Platz bietet, und die reiche Ausstattung prägen ihn zu einem modernen Typ des Reisewagens für große Ansprüche. Dazu trägt auch seine hohe motorische Leistung bei. Der bewährte, 38 PS starke Dreizylinder-Motor verleiht dem viertürigen DKW ein temperamentvolles Anzugsvermögen und ermöglicht es, hohe Reisedurchschnitte zu erzielen. Dank dem ventillosen Zweitakter und der bewährten DKW Frischöl-Mischungsschmierung kann man die Dauergeschwindigkeit von 115 km/st bedenkenlos lange ausfahren.

Die Straßenlage dieses Wagens ist einzigartig! Der noch längere Radstand und die breite Spur werden durch eine besonders gut ausgewogene Federung ergänzt; Frontantrieb und Schwebeachse, windschlüpfige Form und niedriger Schwerpunkt sorgen darüber hinaus für das hohe Maß an Fahrsicherheit, das DKW seit je eigen war.

Und wie alle DKW-Modelle ist auch diese neueste Schöpfung der AUTO UNION wirtschaftlich im Unterhalt (Normverbauch 8,2 Ltr., Jahressteuer 129,60 DM) und günstig in der Anschaffung. Der große viertürige DKW kostet nur

DM 6495.—

Rufen Sie bald Ihren DKW-Händler an, damit er Sie zu einer unverbindlichen Probefahrt abholt.



Bequem und breit ist der Einstieg durch die beiden Türen an jeder Wagenseite — ein großer Vorteil, wenn man häufig ein- und aussteigen muß! Auf diesem Bild ist auch deutlich zu erkennen, wie reichlich der Platz für die Insassen bemessen ist. Und: kein Kardantunnel beeinträchtigt die Fußfreiheit.



In dem großen Kofferraum läßt sich das umfangreiche Gepäck mitführen, das man für eine lange Reise braucht. Reserverad und Werkzeug — ebenfalls im Kofferraum untergebracht — sind mit wenigen Handgriffen erreichbar.



Und das ist der beliebte große DKW zweitürig, der als Limousine, Limousine-Spezial, Luxus-Coupé sowie zwei- und viersitziges Cabriolet gebaut wird. Alle Modelle sind elegant in Form und Ausstattung und äußerst wirtschaftlich (7,8 l Normverbr.). Preis der Limousine **DM 5295.-**

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 / 2036 Stgt.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

31. MÄRZ 1956 7
33. JAHRGANG

INHALT

Briefe an die Redaktion . S. 2
Ganz kurz . . . . . . S. 8
Konferenzen der Unsicherheit . . . S. 9
Unser Test: Simca Aronde 1300 Elysée S. 10
Der Mensch und das System (2.) . . S. 13
Das Urteil ist gefällt: Er sei besonders rücksichtslos gewesen . S. 14
VW-Gutbrod-Goliath Modell „Kutscher" . . S. 14
Sterne über der Leinwand S. 16
Wildes Camping im Hochgebirge . . . S. 17
Hund und wildes Camping S. 19
Bewährtes Camping-Zubehör . . S. 20
Eva und das Gaspedal . S. 21
Ein Problem ohne Lösung: Serienwagenrennen . . S. 22
Die Verkappten . . . . S. 24
Russische Sportfahrzeuge S. 24
Runde um Runde . . . . S. 25
Wohnanhänger . . . . S. 26
Steuer, Recht, Versicherung S. 32
Begehrte Sondernummern in Amerika . . . . . S. 34
Goliath GP 900 V . . . S. 35
Verkehrspolizei im Einsatz S. 37
Neue Bücher . . . . . S. 39
Die neue Lötschenpaß-Straße . . S. 41
Die letzte Seite . . . . S. 44

Unser Titelbild
zeigt den jungen deutschen Rennfahrer Hans Herrmann, der die großen Sportwagenrennen dieses Jahres wiederum auf Porsche bestreiten wird.
Foto: Weitmann

Bei Regen unterwegs

Keineswegs am 1. April, sondern mitten im März hat ein aufmerksamer Leser hier zwei von drei fast gleichen „Erlkönigen" einer deutschen Automobilfabrik fotografiert. Gewisse Ähnlichkeiten mit der Isabella sind in der Form, in der Größe und wohl auch im Motor unverkennbar, aber aus dem Hause Borgward stammen sie nicht. Das Markenzeichen: ein „L" im Kreis. Doch mache sich niemand allzu frühe Hoffnung: Es ist unwahrscheinlich, daß dieser Typ noch innerhalb Jahresfrist erscheint.



Ganz kurz

Lloyd 250 ccm-Baukasten-Auto

Berichten in der Tagespresse zufolge will Lloyd in allernächster Zeit mit einem 250 ccm-Modell erscheinen. Es soll in Form und Abmessungen mit dem 400 und 600 identisch sein, diesen gegenüber jedoch nur als ganz einfach ausgestatteter Zweisitzer geliefert werden. Für die Fahrsicherheit notwendige Konstruktionsteile, wie die hydraulischen Bremsen, sollen die gleichen sein wie bei den größeren Typen. Nach Art des Baukastensystems können die fehlenden Ausstattungsteile nachgekauft und vom Käufer selbst eingebaut werden. Der Preis des Wagens soll unter der 3000 Mark-Grenze liegen.

Die Warenzeichen Audi, DKW und Horch

zu verwenden, ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung nur die Auto Union berechtigt. Eine Verwendung dieser geschützten Warenzeichen für ein Modell der sowjetzonalen Automobilindustrie ist daher rechtswidrig. Die Auto Union weist darauf hin, nachdem kürzlich Berichte über ein neues Personenwagenmodell der verstaatlichten Horch-Werke in Zwickau veröffentlicht wurden (siehe Heft 6).

Die Zündapp-Werke

in Nürnberg haben die Lizenz für das Dornier-Delta (AUTO, MOTOR und SPORT 11/1955) übernommen. Der Plan, das Fulda-Mobil bei Zündapp lizenzweise zu bauen, wurde fallengelassen.

Bayerische Auto-Werke GmbH.,

Traunreut/Obb., heißt eine gemeinsame Gründung der Victoria Werke AG. Nürnberg und der Firma Harald Friedrich, Werkzeugmaschinenfabrik in Traunreut/Obb. Die neue Gesellschaft wurde zu dem Zweck errichtet, den Kleinwagen „Spatz" mit Kunststoff-Karosserie in industriellem Maßstab herzustellen.

In Schweden

liegt bei den Personenwagen-Zulassungen des Jahres 1955 der Volkswagen mit 25 465 Stück zum erstenmal an der Spitze vor dem einheimischen Volvo mit 25 017 Stück. An dritter Stelle folgt Opel mit 14 883 vor den englischen Ford-Modellen mit 7437, Ford-Taunus mit 5264, Saab mit 4515, Austin mit 4307, Fiat mit 3944, DKW mit 3407 und Mercedes-Benz mit 2974.

Die Ford Motor Company,

deren Aktien jetzt auch an der New Yorker Börse gehandelt werden, steht mit 350 000 Aktionären an dritter Stelle hinter der American Telephone and Telegraph Company (1 408 851) und den General Motors (537 751). (VWD)

Autol bringt,

von den Erfahrungen mit Zweitakt-Desolite und Diesel-Desolite ausgehend, nunmehr auch einen Treibstoffzusatz für Viertakter-Benzinmotoren auf den Markt.

Wegen unterlassener Hilfeleistung

verurteilte das Amtsgericht Karlsruhe einen Taxifahrer zu 100 DM Geldstrafe. Er hatte sich geweigert, einen Straßenbahnfahrgast, der einen Herzanfall erlitten hatte, mit seinem Wagen nach Hause zu fahren, weil nicht feststand, wer die Fahrt bezahlen würde. Das Gericht stellte sich auf den Standpunkt, die Fahrt wäre zumutbar gewesen, und die Kosten dürften keine Rolle spielen, wenn es sich um eine dringende Hilfeleistung handele.

Mord

herrscht auf den Straßen, erklärte Hannovers Polizeipräsident Westphal und forderte die Wiedereinführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Im Gegensatz zu ihm versprechen sich u. a. die Polizeipräsidenten von Hamburg, Köln, Frankfurt und Bonn keinen Rückgang der Verkehrsunfälle von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Fahrerflucht in Bonn

Vor dem Bonner Schöffengericht hatten sich zwei höhere Beamte des Bundesarbeitsministeriums wegen Verkehrsvergehen zu verantworten. Ministerialdirigent Dr. Richard Luykens (62) wurde wegen grober Fahrlässigkeit zu 150 DM Geldstrafe verurteilt. Er hatte vor dem Eingang des Ministeriums einen Motorradfahrer angefahren. Der Referent des Ministeriums, Heinrich Schmidt (55), wurde wegen Fahrerflucht und Verkehrsübertretung zu 70 DM verurteilt. Schmidt war angetrunken mit seinem Wagen in Meckenheim bei Bonn auf den Bürgersteig geraten, hatte dort zwei Schilder umgefahren und war erst an einem Bauzaun zum Halten gekommen. Den schwerbeschädigten Wagen hatte er stehenlassen und war dann mit dem Zug nach Hause gefahren. (Generalanzeiger der Stadt Wuppertal)

Polizeirat Rall,

der zur Zeit in bezahltem Urlaub befindliche Chef der Ulmer Polizei (siehe Ganz kurz, Heft 3), wurde vom Landgericht Ulm wegen fortgesetztem Fahren ohne Führerschein zu zwei Monaten Gefängnis ohne Bewährungsfrist verurteilt. Außerdem wurde ihm der Führerschein für ein weiteres Jahr entzogen.

Migrol-Benzin in Wiesbaden

Die Migrol Treib- und Schmierstoffe Pröls KG. in Wiesbaden verkauft an ihrer Tankstelle Benzin zum Preis von 54 Pfg./Liter, das sie direkt von der Migrol-Genossenschaft Zürich bezieht. Ein Vertrag zwischen beiden Firmen sichert der ersteren das alleinige Verkaufsrecht für Migrol-Treib- und Schmierstoffe in der Bundesrepublik.

Neckermanns „Necko"

Die Neckermann Versand KG. hat neuerdings drei Moped-Modelle in ihr Lieferprogramm aufgenommen, die von den Geier-Werken in Lengerich/Westfalen gebaut werden. Das billigste Modell „Necko 100" kostet 399 DM, während „Necko 200" und „Necko Luxus" 450 bzw. 500 DM kosten und den neuen Ilo-piano-Motor besitzen.

Mitten heraus aus tatkräftigstem Schaffen erlag unser Herausgeber, Mitinhaber und Geschäftsführer

Ernst Dietrich-Troeltsch

am 21. März 1956, im Alter von 42 Jahren, einem Herzschlag. Erschüttert stehen wir an der Bahre eines Mannes, dem es in besonderem Maße gegeben war, seine Mitarbeiter zu Freunden zu machen. Sein Leben war Aufbau, Wirken, Ausgleich und Daseinsfreude. Über den Alltag hinaus blieb er großen Zielen verbunden, denen seine ganze Arbeitskraft galt. Zusammen mit seiner Frau und seinen beiden Söhnen trauern alle um ihn, die ihn jemals kennenlernten. Für uns, die wir ihn verehrten und liebten, wird er für immer unersetzlich sein.

Verlag und Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Konferenzen der Unsicherheit

ALS zu Beginn des Jahres 1953 die generellen Geschwindigkeitsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge aufgehoben worden waren, glaubte man, daß damit ein unerfreuliches Kapitel der jüngsten deutschen Verkehrsgeschichte zu einem gewissen Abschluß gekommen sei. Kleinen Dorfbürgermeistern zwar, gleichgültig, ob sie es de facto oder nur ihrer Mentalität wegen waren, konnte es nun niemand mehr wehren, ihre höchstpersönlichen Ansichten in Form der kuriosesten Geschwindigkeitsgrenzen durchzusetzen. Da und dort mögen diese tatsächlich sinnvoll sein, weit überwiegend aber stellen sie nichts anderes als ein Zeugnis beamteter Unvernunft dar. Immerhin durfte man bisher hoffen, daß auch hier mit der Zeit klare Überlegung und Sachlichkeit obsiegen, wie es, so glaubte man, bei den Bundesbehörden geschehen war und erfreulicherweise bei vielen Landes- und Kommunalbeamten auch heute noch der Fall ist.

Mit Aufmerksamkeit haben wir in den letzten Jahren verfolgt, wie eifrig gewisse Kreise bemüht blieben, den Fortschritt rückgängig zu machen, der damit erreicht worden war, daß wenigstens die generellen Geschwindigkeitsbeschränkungen entfielen. Doch wäre es uns höchst absurd erschienen, wenn jemand ernstlich in Aussicht gestellt hätte, den längst für erledigt gehaltenen Widersinn womöglich von neuem gesetzlich zu verankern.

Genau dieses aber kann uns unversehens eines Tages passieren. Recht maßgebende Leute haben nämlich vor einigen Tagen an zwei verschiedenen Orten konferiert, und was dabei herauskam, sollte man sehr ernst nehmen und nicht einfach deshalb mit einer Handbewegung abtun, weil es einem zu abwegig vorkommt. Letzten Endes nämlich kann gar nichts so abwegig sein, als daß es nicht Aussicht hätte, eines Tages geltendes Recht zu werden.

Da hat sich also zunächst das Präsidium des Deutschen Städtetages dafür ausgesprochen, die zulässige Fahrgeschwindigkeit in allen Städten und Gemeinden wieder generell auf höchstens 60 km/st zu begrenzen. Außerhalb geschlossener Ortschaften hingegen, so räumt man großzügig ein, sei eine Beschränkung der Geschwindigkeit nicht notwendig, von den Omnibussen abgesehen, die niemals über 80 km/st fahren sollten.

Diese Vorschläge wurden, neben anderen natürlich, der sogenannten Straßenverkehrs-Sicherheitskonferenz unterbreitet, die am 14. März in Bad Godesberg tagte. Unter Dr. Seebohms Vorsitz haben daran mehrere Bundesminister sowie die Verkehrs-, Innen- und Wirtschaftsminister der Länder teilgenommen. Wie bei jeder ordentlichen Konferenz hat man auch hier „nach eingehender Prüfung" verschiedene Beschlüsse gefaßt. Einer, und zwar vielleicht der wichtigste, gipfelte darin, daß der Bundesverkehrsminister gebeten wurde, der Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorzulegen, der eine Wiedereinführung zahlenmäßiger Höchstgeschwindigkeitsgrenzen für Kraftfahrzeuge aller Art vorsieht. Diese seien nämlich, so heißt es in der offiziellen Entschließung, ein geeignetes Mittel zur Hebung der Sicherheit im Straßenverkehr. So lauten die Vorschläge:

innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge	50 bis 60 km/st
außerhalb geschlossener Ortschaften	
a) für Omnibusse	70 bis 80 km/st
b) für Lastwagen über 2,5 t Gesamtgewicht	60 km/st
auf Autobahnen	60 bis 80 km/st
c) für Personenwagen, Krafträder und Lastwagen bis 2,5 t Gesamtgewicht (außer auf Autobahnen)	80 km/st

Nun könnte man die Minister ja ruhig reden und Resolutionen verfassen lassen eingedenk des Umstandes, daß es von da bis zu einem Gesetz, das Rechtskraft hat, ein weiter Weg ist. Doch heißt es trotzdem, auf der Hut zu sein. Die Zeit vergeht schnell, und plötzlich ist man eines Tages wieder so weit, daß etwas geschehen ist, was man so leicht nicht wieder ändern kann.

Wie kommt es überhaupt, daß viele Behörden bei der Beurteilung von Verkehrsfragen, so insbesondere in ihrer Ansicht über die Zweckmäßigkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen, so sehr von Zweifeln hin- und hergerissen werden? Das hat einen sehr einfachen Grund: Unsere Verkehrspolitiker und -planer verstehen, von leider nur einzelnen Ausnahmen abgesehen, de facto zu wenig von ihrer Materie. Es ist mit der Zeit offensichtlich geworden, daß in den verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen, in den verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Maßnahmen vieler unserer Behörden auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene so viel Dilettantismus, Kurzsichtigkeit und Voreingenommenheit zum Ausdruck kommen, wie man es kaum für möglich halten sollte.

Die aber, die am meisten davon betroffen sind, lassen sich das alles ganz ruhig gefallen. Der einzelne Kraftfahrer beispielsweise findet kaum die Zeit, sich mit allen diesen Dingen näher auseinanderzusetzen, sofern er nicht unmittelbar persönlich davon betroffen wird. Man kann das schon verstehen, denn fast jeder ist heutzutage stets in Eile, im Druck. Das ist unser Tribut an das „Wirtschaftswunder". Dazu kommt, daß sich der einzelne einer übermächtig und übermütig gewordenen Bürokratie gegenüber ganz wehr- und machtlos ausgeliefert fühlt. Ich kann's ja doch nicht ändern, mögen die meisten denken, und da ist natürlich sehr viel dran.

Unter derart unerfreulichen Aspekten ist es zu verstehen, daß unter den Kraftfahrern eine allgemeine Lethargie immer weiter um sich greift. Das ist eine erstaunliche Zeiterscheinung, keineswegs aber eine zwangsläufige. Gewiß ist der einzelne Autofahrer ein kleines, unbedeutendes Nichts, die gesamte Kraftfahrt aber stellt doch heute einen Wirtschaftsfaktor ersten Ranges dar. Und sie hätte durchaus geeignete Werkzeuge in der Hand, um sich zu dem Recht zu verhelfen, das ihr zusteht. Diese Werkzeuge könnten die Automobilclubs und die großen Wirtschaftsverbände sein. Und die nehmen zwar Stellung — auf dem Papier. Wenn dann aber alles, wie fast immer, anders kommt, wird es eben auch widerspruchslos hingenommen.

Es scheint an der Zeit, hier einmal ein sehr deutliches Wort zu reden. Clubs und Verbände sollten endlich aktiv werden, sie sollten aus ihrer vornehmen Reserve heraustreten, sollten mit Nachdruck ihrem Standpunkt und ihren Interessen Geltung verschaffen. Denkschriften, die gelesen und gedruckt, dann aber still ad acta gelegt und vergessen werden, sind hierzu kein taugliches Mittel.

Da gibt es zum Beispiel den Verband der Automobilindustrie (VDA). Und diesem sollte es doch gelingen, die Generaldirektoren seiner wichtigsten Mitgliedsfirmen an einem runden Tisch zu versammeln, und zwar beileibe nicht, um eine weitere Konferenz der Unsicherheit zu veranstalten und eine überflüssige Entschließung mehr zu produzieren, sondern um sich darüber einig zu werden, wie man energisch behördlicher Verkehrsfeindlichkeit Einhalt gebieten könnte. Das Risiko finanzieller Opfer muß dabei natürlich einkalkuliert werden, das etwa mit einem Steuerstreik oder mit vorübergehenden Arbeiterentlassungen verbunden wäre. Eine Firma allein kann das niemals tragen, sehr wohl aber eine Industrie, die sich einig ist. Denn schließlich kann es ja nicht gleichgültig sein, ob ein derartiges Opfer zur Abwehr oder später ein noch viel größeres Opfer als Folge irgendwelcher amtlicher Maßnahmen getragen wird. Und wenn man sich zu wirklich durchgreifenden Maßnahmen nicht bereitfinden will, dann ist alles Gerede, diese oder jene neue Erschwernis würde den Ruin wichtiger Zweige der Kraftfahrt bedeuten, nur Schall und Rauch.

Es gibt, um ein weiteres Beispiel zu nennen, den Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC), der heute immerhin an die 360 000 Mitglieder besitzt. Und deren Mehrheit sollte man so viel Vereinsdisziplin und darüber hinaus so vielen Nichtmitgliedern das notwendige Solidaritätsgefühl beibringen können, daß sie dort, wo etwa unsinnige Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen, systematisch den Verkehr behindern und blockieren, indem sie sich ganz stur nach diesen Anordnungen richten. Wir glauben, jedem Oberpolizisten tritt der kalte Schweiß auf die Stirn, wenn er sich vorstellt, in seinem Dienstbereich würden die Autofahrer solches tun.

Dies sind nur ein paar vage Ideen, nur dazu gedacht, die Clubs und die Verbände anzuregen, sich selbst Gedanken darüber zu machen, wie sie zu einer wirksamen Aktivität gelangen könnten. Deren Mitgliedern, für die sie ja schließlich da sind, ist nichts damit geholfen, wenn sie bei den Behörden leisetreten. Sie sollten vielmehr danach trachten, dort ähnlich angesehen zu sein wie die Gewerkschaften: zwar sehr unbeliebt, aber gewaltig respektiert.

Werner Oswald

In meinem Artikel „Ob das wohl hilft, Herr Bundesverkehrsminister" in Heft 23 vom 13. November 1954 der Zeitschrift AUTO, MOTOR und SPORT habe ich zum Ausdruck gebracht, daß die Ingenieure der Deutschen Bundesbahn als Tabellen-Ingenieure minderen Ranges anzusehen seien. Ich nehme hiermit diese Äußerungen mit dem Ausdruck des Bedauerns zurück.

Hansgeorg Strepp

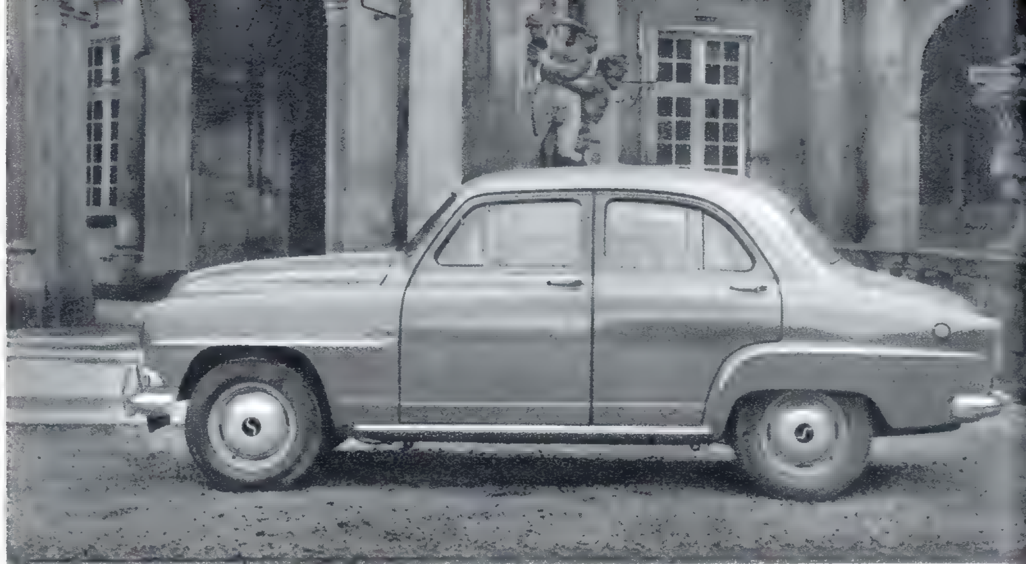
*

In Heft 25 unserer Zeitschrift vom 11. 12. 1954 haben wir unter der Überschrift „Doch der Richter ist ein ehrenwerter Mann" einen Artikel veröffentlicht. Wir nehmen die darin enthaltenen Beleidigungen der Richter mit dem Ausdruck des Bedauerns zurück.

Hansgeorg Strepp
H. U. Wieselmann, Chefredakteur

Unser Test:

SIMCA ARONDE 1300



IN Frankreich wird wie überall mit Wasser gekocht. Aber die Franzosen sind bekanntlich Meister der Kochkunst, auch was Autos angeht. Dabei braucht man nicht einmal gleich an den Citroen DS 19 oder an den Panhard-Dyna denken. Die 1300-Aronde ist ein nicht minder gutes Beispiel, zwar mit den alltäglichen Zutaten, aber sehr, sehr schmackhaft zubereitet. Durch ihre Preise — 5500 DM für die Standardausführung „de Luxe", 5900 DM für die besser ausgestattete Elysée (und das bei vier Türen!) — ist sie zudem kein Wunschtraum, sondern realisierbar. Man könnte freilich gegen den Kauf eines ausländischen Wagens nationale Bedenken anmelden, so man will (im Interesse des eigenen Exports sollte man so engstirnig nicht sein), aber auch, was die Kundendienstbetreuung angeht. Praktisch führen aber fast alle Fiat-Vertretungen auch den Simca, so daß man diesbezüglich keine Sorge zu haben braucht.

Die Konstruktionselemente der neuen Aronde sind nicht ungewöhnlich. Der „Flash"-Motor ist mit 74 mm Bohrung und 75 mm Hub nahezu quadratisch, die Drehzahl bei Höchstleistung von 48 PS mit 4800 Touren normal, das maximale Drehmoment von 9 mkg bei 2700, die Verdichtung von 1:6,0 ebenso. Trotzdem ist der Motor ein Vorbild an Elastizität, sehr laufruhig, sparsam und lebendig. Feinheiten wie Feinstölfilterung im Hauptstrom und automatischen Startvergaser sucht man bei deutschen Wagen in dieser Preisklasse vergeblich. Der Startvergaser, bei uns allenfalls im Solex-Register-Doppelvergaser zu finden, ist eine herrliche Angelegenheit, denn läuft der Motor nach dem Start erst einmal, so gibt es keinen Aufenthalt mehr, kein Abwürgen des kalten Motors beim Gasgeben, kein Patschen im Vergaser und keine Sorgen um überflutete Zylinderwände bei zu lange gezogenem Choke. Wir fragen uns, wieso die Franzosen so etwas in einem Wagen der 1,3 Liter-Klasse machen können, während selbst die deutschen 2 Liter-Wagen aus „Billigkeitsgründen" dem Fahrer die Gewissensbisse richtigen Kaltstarts aufbürden.

Da wir schon beim Starten sind: der Simca mußte über die extrem kalten Februartage im Freien stehen. Prompt blieb ich bei — 26,5° C sitzen. Die Schuld lag eindeutig bei der nicht voll geladenen Batterie, denn eine Leihbatterie brachte die Maschine in Minutenfrist zum Laufen. Die nachgeladene Originalbatterie kam darauf abends in die Küche und brachte so morgens etliche Ampères mehr in den Anlasser, dessen Schubtrieb allerdings auch bei wärmerem Wetter zunächst gerne hängenblieb. Das Starten war damit auch bei Temperaturen unter — 20° C kein Problem. Über die kalte Zeit sah man ja so einiges an Startkalamitäten, auch bei sehr viel teureren Wagen, wobei die Schuld meist im zu zähen Öl, nicht aber in der abgesunkenen Kapazität der Batterie gesucht wurde. Vielleicht macht sich bei solchen Temperaturen der Spannungsabfall zwischen Batterie und Anlasser schon stark bemerkbar, so daß die 12 Volt-Anlage von vornherein im Vorteil ist.

Auch das Triebwerk der Aronde ist nicht ungewöhnlich: Einscheibenkupplung, die hydraulisch betätigt ist und deshalb denkbar kleine Bedienungskräfte erfordert, ein im II. bis IV. Gang sehr sicher synchronisiertes, vom Lenkrad her geschaltetes Vierganggetriebe (Normschaltung, Rückwärtsgangebene ganz unten im Gegensatz zu den deutschen Getrieben), einteilige Kardanwelle, Hypoidantrieb der Hinterachse. Der schwere Schalthebel steht kraß im Widerspruch zu der Leichtgängigkeit der Schaltung, wie man überhaupt den Eindruck hat, in einem wesentlich schwereren Wagen zu fahren. Doch darauf komme ich noch zurück.

Bleiben wir vorerst bei den technischen Details. Die Vorderräder sind an leicht schräg gegen die Fahrtrichtung angestellten Trapez-Querlenkern geführt und durch Schraubenfedern abgefedert; die Hinterachse ist starr und an Längsblattfedern geführt. Auch hier aber hat man weiter gedacht und durch kurze untere Federblätter, die erst bei höherer statischer Belastung zum Anliegen kommen, für Lastanpassung der Federung, also Progressivität, gesorgt. Das macht sich in den Federungseigenschaften vorteilhaft bemerkbar, denn auch auf schlechter Straße liegt die Aronde sicher und weich. Die Gemmer-Schneckenrollen-Lenkung bedarf nur kleiner Bedienungskräfte, obwohl sie durchaus nicht als indirekt anzusprechen ist (3³/₄ Umdrehungen des Lenkrades von links nach rechts). Erstaunlich ist auch die Wendigkeit, die auf große Radeinschlagwinkel zurückzuführen ist und das Rangieren so leicht macht. Die Bendix-Fußbremse arbeitet hydraulisch, zwar mit üblichen Pedaldrücken, aber sehr weich ansprechend und vor allem mit praktisch kaum feststellbarem Fading — eine Folge der großen Bremsfläche (852 cm^2) bzw. der niedrigen spezifischen Beanspruchung (0,9 cm^2/kg Eigengewicht). Der Wagen blieb auch bei Bremsverzögerungen über 8 m/sec^2 einwandfrei in der Spur. Die mechanisch auf die Hinterräder wirkende Handbremse ist als Stockhandbremse an der linken Karosseriewand ausgeführt und arretiert sicher auch im steilen Gefälle.

Wir sagten schon, daß man in der Aronde einen relativ schweren Wagen zu fahren vermeint. Unser Elysée-Testwagen brachte im vollgetankten Zustand 940 kg auf die Waage, was ebenfalls nicht ungewöhnlich ist. Dieser Eindruck ist anders begründet: Die stabile Ausführung der Karosserie und die tiefe Sitzposition verleiten dazu. Offenbar muß es aber auch gelungen sein, das Trägheitsmoment um die Wagenhochachse recht groß zu machen, was der Federungsqualität wie der Straßenlage zustatten kommt. Sehr deutlich untersteuernd liegt die Aronde in der Kurve unerschütterlich sicher, was sich auf Schnee und Matsch ganz besonders gut zeigte. Ich will die deutsche Reifenindustrie nicht kränken, aber die Originalbereifung des Simca scheint daran maßgebend beteiligt zu sein. Ein anderer Testwagen, den ich zu gleicher Zeit hatte, gab mir dieses Gefühl der Sicherheit leider nicht annähernd. Der Simca kam auch in einer zu schnellen Kurve nicht urplötzlich mit dem Heck herum, sondern nach deutlicher Warnung.

Daß die Aronde mit 940 kg Leergewicht nicht zu schwer ist, beweist die Lebendigkeit des Wagens. Die Spitzengeschwindigkeit betrug 127 km/st, die vom Stand aus in fast genau einer Minute zu erreichen waren. Auf 80 km/st kam die Aronde in 16 (I.—III. Gang), auf 100 km/st in 26,5, auf 120 km/st in 44 Sekunden. Die Höchstleistung ist im direkten Gang theoretisch bei etwa 122 km/st vorhanden, also unterhalb der Höchstgeschwindigkeit, was auch die Tat-



sache erklärt, daß der Wagen in der Autobahnsteigung sehr zähe durchhält, und ich möchte offen sagen, daß mir persönlich 127 km/st Höchsttempo, die in 60 Sekunden erreicht werden, lieber sind als 135 km/st, die dann 2 Minuten und zwei Kilometer „Anlaufweg“ benötigen. Zumindest auf der Landstraße und am Berg ist das zweifellos wertvoller als der übertriebene Hang nach „Spitze“.

Leider liegt mir keine Drehmomentkurve des Flash-Motors vor. Das Drehmomentmaximum von 9 mkg bei 2700 Touren scheint nicht für ein sehr elastisches Verhalten der Maschine zu sprechen, wie sie es aber dennoch aufwies. Dies erlaubt wohl den Schluß, daß das Drehmoment unterhalb der 2700 U/min sehr flach verläuft, denn nur so ist die vorbildliche Elastizität verständlich. Der Wagen ließ sich bis 20 km/st herab, also unterhalb 1000 Touren, noch anstandslos und ohne jedes Stuckern im direkten Gang fahren und beschleunigte einwandfrei durch. Da der dritte Gang bis hinauf auf 90 km/st und hinab bis 10 km/st „reicht“, hat man in ihm einen Fahrgang, der für alle Eventualitäten in der Stadt und auf der Landstraße gut ist. Anfahren im zweiten Gang in der Ebene bringt natürlich keine Probleme mit sich, obwohl sich der nichtsynchronisierte erste Gang mit Zwischengas gut schalten läßt. Überhaupt erweist sich die Abstufung des Getriebes als außerordentlich glücklich.

Die Gutmütigkeit des Motors ist ebensowenig wie das gute Temperament und die schöne Spitzengeschwindigkeit auf Kosten des Verbrauchs gegangen. Auf übler winterlicher Straße, bei großer Kälte und mit viel Stadtbetrieb kam ich auf 10,1 Liter/100 km, im Gesamtschnitt über rund 1500 Kilometer auf 9,2 Liter/100 km Testverbrauch. Die Maschine war auch mit Normalsprit absolut klingelfrei.

So viel zu den Erfahrungen mit der Elysée auf der Strecke. Nun bliebe noch über die nicht weniger wichtige Karosserie und deren Ausstattung zu sprechen. Mit vorn 1280 und hinten 1330 mm Ellbogenbreite sind zwar nicht extreme, aber doch annehmbare Sitzverhältnisse geschaffen; auch in Längsrichtung sind durchaus komfortable Verhältnisse zu vermelden. Die Sitze (vorn und hinten Bank, vorn weitgehend verstellbar) liegen sehr tief, wobei besonders anzuerkennen ist, daß man sich an der vorderen Bank um anatomisch richtige Sitze bemüht hat. Die Polsterung ist an der vorderen Kante in die Höhe gezogen, so daß der ganze Oberschenkel aufliegt, auch beim Fahrer kleinerer Körperlänge, also bei ganz vorgeschobener Bank. Allerdings hat das den Nachteil, daß der Abstand zwischen Sitzvorderkante und Lenkrad ziemlich knapp und dem Einsteigen nicht gerade dienlich ist. Man wird diesen Nachteil angesichts der ermüdungsfreieren Sitzposition aber gerne in Kauf nehmen, denn er wäre konstruktiv (hochklappbares Lenkrad) nur umständlich zu beheben.

Sitzt man erst einmal, dann ist man in der Aronde geborgen, schon dank der Dunlopillo-Schaumgummi-Polsterung. Das 400 mm im Durchmesser messende Lenkrad liegt genau richtig, alle Instrumente — weise Beschränkung ist spürbar — liegen im direkten Blickfeld, und alle Armaturen sind leicht erreichbar. Das Zweispeichenlenkrad trägt in der unteren Hälfte den (nach oben und unten ansprechenden) Hupring. An der Lenksäule sitzt rechts der Schalthebel, links der Beleuchtungsschalter, der in sinnreicher Weise betätigt wird, nämlich durch Drehen und zusätzliches Ziehen bzw. Drücken. Die erste Vierteldrehung betätigt die Parkleuchten, je nach Zug oder Druck die linke oder rechte (eine sehr gute Idee: es brennt hier nur das eine Standlicht bzw. die eine Rücklichtgruppe), die zweite Vierteldrehung schaltet das volle Standlicht (Druck gegen Federwirkung schaltet in Lichthupenmanier das Abblendlicht ein), die dritte

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

SIMCA ARONDE 1300 ELYSÉE



MOTOR

4 Zylinder in Reihe, Bohrung × Hub 74 × 75 mm, Hubraum 1290 ccm, Verdichtung 1:6,9, Leistung 48 PS bei 4800 U/min, max. Drehmoment 9 mkg bei 2700 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle (Kettenantrieb), Pumpenkühlung (Wasserinhalt 6,5 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 5 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, 1 Fallstromvergaser Solex 32 PBIC, mechanische Benzinpumpe, 43 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 55 Amp.st (unter Motorhaube), Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung (4800 U/min) 12 m/s, bei 100 km/st (3940 U/min) 9,85 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung mit hydraulischer Betätigung (auf Wunsch mit automatischem, elektro-mechanisch betätigtem „Simcamatic“), Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung (II. bis IV. Gang synchronisiert), Untersetzungen: I. 3,70, II. 2,38, III. 1,47, IV. 1,0, rückwärts 4,70, Hinterachse 4,44, hypoidverzahntes Kegelrad-Ausgleichsgetriebe.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Schräglenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit progressiven Längsblattfedern, Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, vorn Stabilisator, Schneckenrollenlenkung, hydraulische Bendix-Fußbremse, Bremsfläche 852 cm², Handbremse auf Hinterräder wirkend, Reifen 5,60–14.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2443 mm, Spurweite 1255/1250 mm, Bodenfreiheit 140 mm, Außenmaße 4115 × 1558 × 1510 mm, Wendekreis 10 Meter, Eigengewicht vollgetankt 940 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1480 kg, spezifische Bremsfläche 0,9 cm²/kg.

Geschwindigkeits-Bereiche

I. Gang	0 bis 40 km/st
II. Gang	5 bis 65 km/st
III. Gang	10 bis 100 km/st
IV. Gang	ab 20 km/st
Höchstgeschwindigkeit	127 km/st

Beschleunigung

0 bis 70 km/st (I. bis III. Gang)	12,5 sec
0 bis 90 km/st (I. bis III. Gang)	21 sec
0 bis 100 km/st	26,5 sec
0 bis 120 km/st	44 sec

Leistungsgewicht

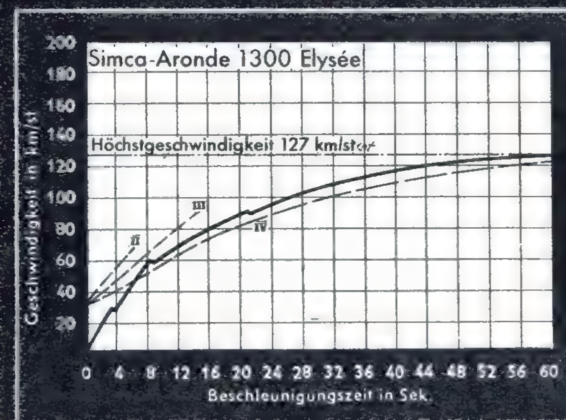
fahrfertig	19,6 kg/PS
voll belastet	30,8 kg/PS

Verbrauch

Testverbrauch	9,2 Liter/100 km

PREISE

Limousine „de Luxe“ viertürig	DM 5500.—
Limousine „Elysée“ viertürig	DM 5900.—
Limousine „Grand Large“ zweitürig	DM 6700.—
Kombiwagen dreitürig	DM 6450.—
Stadtcoupé (57 PS)	DM 9500.—
Cabriolet „Weekend“ (57 PS)	DM 9950.—
Heizung	DM 200.—

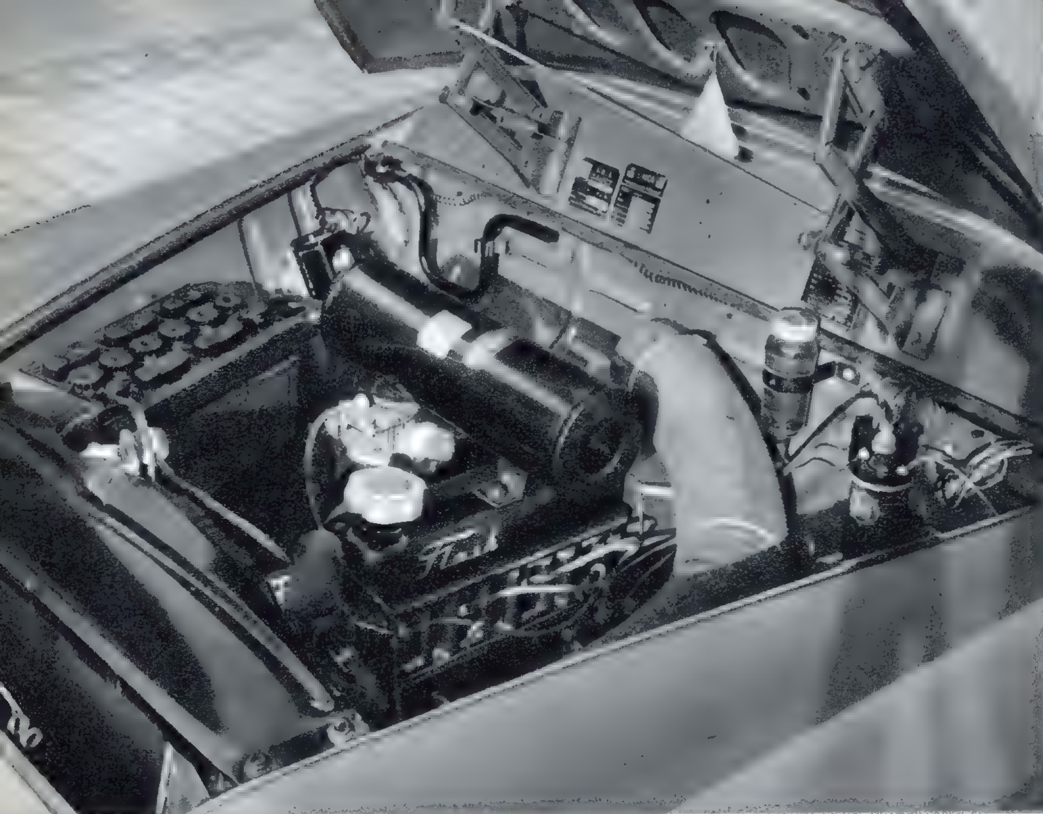


Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr DM 188.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ...... DM 290.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ...... DM 306,— + 5%



Drehung gibt Fernlicht, Druck das Abblendlicht. Der Blinkerschalter befindet sich oben auf der Lenksäule; er schaltet (zeitgebunden) selbsttätig zurück. Links daneben sitzt der Schalter für den (leider nicht automatisch abstellenden) Scheibenwischer in Parallelanordnung, rechts der Schalter für die Armaturenbeleuchtung. Die Instrumente sind auf ein Minimum beschränkt: Beherrschend liegt das große Tachometer direkt vor der Lenksäule; es ist nach vorn oben durch einen Wulst abgedeckt, der die lästige Spiegelung der Armaturenbeleuchtung in der Windschutzscheibe verhindert. Neben dem Kilometerzähler findet sich ein Tageszähler. Das ist praktisch alles an Instrumenten, denn ein Fernthermometer hielt man für entbehrlich, und das übrige ist durch Warnleuchten (Ladekontrolle, Kraftstoffreserve, Schmierung) ersetzt, jedoch ist eine Benzinuhr vorhanden.

Somit zeichnet sich das Armaturenbrett durch bewußte Einfachheit aus. Links des Einblickinstrumentes ist die Einhebelbedienung der Belüftung und Heizung angebracht, noch weiter links das Zündschloß (Einschalten und Starten entgegen dem Uhrzeigersinn), darunter die für Deutschland vorgeschriebene Fernlichtkontrolle. Den Hauptanteil des schlichten Armaturenbretts nehmen zwei große (nicht verschließbare) Handschuhkästen ein, in deren Mitte sich der Aschenbecher befindet. Notfalls kann einer dieser Handschuhkästen das Rundfunkgerät aufnehmen. Im Interesse der Sicherheit bei Karambolagen wurden scharfe Kanten vermieden.

Der Einstieg ist dank der vorn angeschlagenen vier Türen sehr bequem; die auch getrennt schaltbare Innenbeleuchtung flammt automatisch bei Öffnen der rechten Vordertüre auf, die allein von außen verschließbar ist, während die linke Tür nur verriegelt wird. Zu erwähnen sind weiter die zwei Sonnenblendscheiben, deren rechte auf der Rückseite einen Spiegel trägt, eine Ablegetasche für Wagenpapiere links neben den Beinen des Fahrers und der vorbildliche Rückblickspiegel, der sphärisch gewölbt ist und somit das Überblicken der gesamten Heckscheibe gestattet, ohne zu groß zu werden und damit die Sicht nach vorn zu versperren. Armlehnen an allen vier Sitzen, dauerhafte Auskleidung des Fußraumes, ein weiterer Aschenbecher an der Vorderbankrücklehne, strapazierfähige und geschmackvolle zweifarbige Sitzbezüge runden das Bild wirklich seriöser Ausstattung ab.



Alle vier Fenster sind voll abkurbelbar (vorn 4, hinten 3½ Umdrehungen); die Kurbeln sind etwas scharfkantig geraten. Die Fenster der hinteren Tür sind zweiteilig, der hintere Teil bleibt fest stehen; während die Dreieckfensterchen der vorderen Türverglasung (bequem und ohne Gewaltanwendung) ausschwenkbar sind. Für Entlüftung im Sommer ist also reichlich gesorgt. Dafür hat sich die Heizung bei großer Kälte als effektiv zu schwach in der Leistung gezeigt, trotz des serienmäßigen Gebläses.

Die Motorhaube ist nur von außen verriegelt. Der Kofferraum ist verschließbar und ziemlich geräumig. Unter seinem Boden ist das Ersatzrad untergebracht; Wagenheber und Werkzeug fanden dagegen unter der Motorhaube Unterschlupf. Kofferraumdeckel wie Motorhaube stehen unter Federwirkung, gehen also leicht zu öffnen.

Auch formal ist die Aronde-Karosserie wohlgelungen. Man spricht im Prospekt von der „ozeanischen Linie", und tatsächlich finden sich überall fließende Linien. Der Karosseriegrundkörper erstreckt sich harmonisch zum Karosserieoberteil von den Scheinwerfern mit ihren Blendkappenandeutungen zur Hecklichtgruppe; hervortretende Wülste mit Chromleisten dienen zugleich dem Schutz der Kotflügel bei seitlichem Anstreifen. Die kräftigen Stoßstangen umfassen schützend auch die vorderen und hinteren Kotflügelseiten, sind also mehr als purer Schmuck. Das Gesicht ist geschmackvoll einfach gehalten. Der breite Chromschmuck erstreckt sich bis in die Seitenkontur und faßt auch die vorderen Blinklichter mit ein. Unsere Bilder zeigen die Elysée, also die mittlere Ausführung der 1300er-Aronde. Die noch etwas einfachere Ausführung „de Luxe" verzichtet auf die seitlichen Chromleisten, während die teurere zweitürige „Grand Large" sich durch noch reichere Verglasung (grundsätzlich wie bei allen Aronden Securit) und zweifarbige Ausführung hervortut und noch schmucker wirkt. Erwähnt sei auch, daß es neben den Kombi-Ausführungen „Chatelaine", „Commerciale" und „Messagère" bzw. dem Lieferwagen „Intendante" noch ein begeisternd hübsches Stadtcoupé und ein nicht weniger hübsches Cabriolet „Weekend" gibt, beide mit auf 57 PS verstärktem Motor und Höchstgeschwindigkeiten um 135 km/st. Die Karosserie der Elysée erwies sich als kaum dröhnempfindlich, und auch das Motorgeräusch blieb unter dem Durchschnitt dessen, was man in dieser Leistungsklasse gewohnt ist.

So präsentiert sich denn die Aronde als ein in jeglicher Beziehung sehr angenehmes Auto, ob man nun den Fahrkomfort, die Ausstattung, das Temperament oder die Straßenlage unter die Lupe nimmt. Manche Details möchte man auch bei den deutschen Wagen gerne wiederfinden. Trotz der vermeintlichen Schwere wird der Wagen auch von der Dame gern gefahren, denn seine Bedienung ist ohne Kraftaufwand möglich und der Motor durch seine Elastizität lammfromm. Auch die Wirtschaftlichkeit ist durch den, angesichts der guten Fahrleistungen niedrigen, 10 Liter/100 km nur in Ausnahmefällen überschreitenden Verbrauch an Normalkraftstoff gewahrt. Wer sich von den Hemmungen, einen „ausländischen" Wagen zu kaufen, frei macht, sollte ruhig die Aronde ernsthaft in die nähere Wahl ziehen. Er wird dann schon auf den Geschmack kommen.

Dipl.-Ing. W. Buck



Fotos: Weitmann

Der Mensch und das System

2.



Stellen Sie sich bitte vor, Sie seien eine 63jährige Rentnerin, streben an einem strahlend schönen Vorfrühlingstag mit Ihrer abgegriffenen Einkaufstasche in der einen und der Straßenbahnwochenkarte in der anderen Hand auf die um 12 Uhr mittags überfüllte Insel Ihrer Haltestelle im Zentrum einer Halbmillionenstadt zu: und just in diesem Moment werden Sie von einem jungen, barhäuptigen Motorradfahrer angefahren und zu Boden geschleudert. Sie knallen mit Ihren nicht mehr elastischen Knochen auf den harten Asphalt. Es wird Nacht vor Ihren Augen und so sehen Sie nicht mehr, wie Ihre Tasche über den glatten Asphalt fegt, ein Päckchen herauskullert und Ihre Wochenkarte lautlos auf den Boden flattert. Sie ist etwas gebogen von der Wärme Ihres Daumens, der sie vor Sekunden noch festgehalten hatte. Sie hören auch die Schreie der Menschen und das Quietschen der hinter Ihnen bremsenden Wagen nicht mehr. Aus?

Nein! Denn noch ehe sich Ihre Augen im nun ganz blutleeren Gesicht wieder öffnen, haben helfende Hände nach Ihnen gegriffen. Ihr Kopf liegt auf einer Jacke, die ein alter Mann ausgezogen hat. Und wie aus weiter Ferne hören Sie immer wieder: „Nicht anfassen, liegen lassen, bis die Polizei kommt!" Sie fühlen sich plötzlich unsagbar allein, und es will Ihnen scheinen, als seien Sie in Ihrem langen Leben nicht einen Augenblick lang so verlassen gewesen wie jetzt. Von Sekunde zu Sekunde drückt dieses Empfinden immer stärker auf Sie, trotz den Hunderten von Menschen, die sich einer lebenden Mauer gleich um Sie aufgebaut haben . . .

Wie Riesen wachsen die neben Ihnen stehenden Polizisten des Unfallkommandos in den wolkenlosen blauen Himmel. Woher sie bloß so schnell gekommen sein mögen? Mit gelber Kreide zieht einer von ihnen einen Kreis um Sie. Ein anderer hantiert mit einem Bandmaß, ein dritter malt weiße Zeichen auf den schwarzen Asphalt. Drei andere schleusen den Verkehr an Ihnen vorbei. Und so vergehen 10 Minuten. Ein leiser Schauer überfällt Sie — von den Beinen her. Ihnen wird kalt, denn in der vergangenen Nacht zeigte das Thermometer noch immer 10 Grad unter Null, von der langen und strengen Kälte dieses Winters, die noch tief im Boden steckt, ganz zu schweigen. Aber wenn man 63 geworden ist und so vieles erlebt hat, dann wird man auch das überstehen. Neben Ihnen steht in ihrem schwarzen Lodenmantel und einer weißen Haube auf dem Kopf die wuchtige Gestalt einer älteren Krankenschwester, die wohl ebenso zufällig hier ist wie Sie selbst. Auch sie wartet untätig wie die Polizisten auf den Sanitätswagen, obschon sie in ihrem Unfallkommandowagen eine Bahre haben.

Für Sie scheint die Zeit in dem aufgeregten Palaver Hunderter von Neugieriger ertrunken zu sein. Längst wissen Sie nicht mehr, wie lange Sie schon hier auf der bitter kalten Straße liegen. Sie hören — in sich hinein, wie Ihr Herz, dieser alte, zähe Muskel, unentwegt seinen Dienst tut. Und so merken Sie nicht, daß schon wieder 5 Minuten vergangen sind. Dann hören Sie schreiende Männerstimmen: „Haltet doch endlich einen Wagen an und transportiert sie damit ab. Das ist ja eine Schweinerei, nun liegt sie schon bald dreiviertel Stunden auf dem eiskalten Boden!"

Ja, Sie hören das alles und denken sich Ihr Teil dabei. Ebenso wie über die Bahre, die plötzlich von zwei Polizisten neben Sie gestellt wird. Endlich von dem kalten Boden weg; Gott sei Dank. Aber aus Ihrer kleinen Freude über die bevorstehende Erlösung wird nichts. Sie müssen weiter neben der Bahre auf dem Boden liegen. Denn die Bestimmungen der Polizei besagen, daß Sie nur von sachkundigen Händen auf die Bahre gelegt werden dürfen. Diese Hände aber sind vorerst noch in einem Sankawagen, der weit und breit nicht zu sehen ist. Und sie gehören zwei Sanitätern. Und auf diese wird hier gewartet.

Zwei Fußgänger angefahren

Auf dem Schloßplatz wurde am Freitagmittag eine 63 Jahre alte Rentnerin, die zur Straßenbahninsel wollte, von einem Motorrad angefahren und schwer verletzt. — Um 17.40 Uhr ereignete sich in der Rotenwaldstraße ein ähnlicher Unfall, als ein 70 Jahre alter Mann in die Fahrbahn eines Motorrollers lief. Der Fußgänger wurde erheblich, der Rollerfahrer schwer verletzt. — Kurz vor 5 Uhr war in der Schwieberdinger Straße ein junger Mann mit seinem Motorrad gegen einen haltenden, aber beleuchteten Lastzug gefahren und ebenfalls erheblich verletzt worden.

Einsam und verloren liegen Ihre Tasche und die Wochenkarte noch so wie zuvor auf der Straße. Wären Sie jetzt zu einem klaren Gedanken fähig, müßte Sie die Unbarmherzigkeit Ihrer Lage wie Keulenschläge treffen. Sie müßten empfinden, daß Ihre paar Habseligkeiten ebenso wie Sie selbst die tödlichen Merkmale der Pest an sich tragen. Wie anders wäre es sonst erklärlich, was hier nun schon über 30 Minuten lang geschieht? 30 Minuten, in denen ein Mensch innerlich viele Male verbluten kann. Aber da kommt, so wie vor einer halben Stunde das Motorrad, wieder etwas Unerwartetes. Aus dem Menschenauflauf tritt eine hochgewachsene Frau, vermutlich eine Ärztin; sie greift nach Ihrem Puls am rechten Handgelenk. Aber bevor sie noch dazu kommt, hört sie über sich die unmißverständlichen Worte des bei Ihnen Wache stehenden Polizisten: „Der Abtransport erfolgt aber nur, wenn Sie mir einen Revers unterschreiben!" Die helfende Ärztin kümmert sich nicht darum, spricht ein paar Worte mit Ihnen, und noch ehe 10 Sekunden vergangen sind, liegen Sie endlich auf der Bahre. Und weitere 10 Sekunden später liegen Sie in dem weich gefederten Unfallkommandowagen auf dem Weg zum Krankenhaus.

Dieses Geschehen — eines von vielen — rollte am 9. März 1956 auf dem Schloßplatz in Stuttgart ab.

Wir müssen dazu einiges bemerken:

Es ist eine altbekannte Tatsache, daß Verletzten durch unsachgemäße Behandlung noch schwerere Schäden zugefügt werden können, als sie an sich schon erlitten haben. Trotzdem sei hier ein Tatbestand erhellt, der abgeschafft werden muß und auch leicht abgeschafft werden kann. Was wäre geschehen, wenn die Ärztin nicht zufällig des Weges gekommen wäre? Die Polizei hätte weiter tatenlos neben der Schwerverletzten gestanden und gewartet.

Wir wissen nicht, was die Ärztin außer dem Pulsfühlen bei der Verletzten getan hat. Fest steht aber, daß sie keine manuelle Untersuchung ausgeführt hat. Von Sanitätern wäre nichts anderes, bestimmt aber nicht mehr zu erwarten gewesen. Aber was sie können, das hätte die während der ganzen Zeit neben der Verletzten stehende Krankenschwester genau so gekonnt. Uns bedrückte am meisten das Fehlen einer Sanitätsausbildung bei den Angehörigen des Unfallkommandos. Denn was Sanitäter in einem solchen Fall wissen müssen, das können die zuständigen Polizeibeamten in einer städtischen Klinik und unter Leitung eines städtischen Arztes in zweimal wöchentlich stattfindenden Kursen nach längstens 8 Wochen gelernt haben. Was nicht ganz unwesentlich ist: kostenlos gelernt haben.

Das ist das eine, was wir dazu zu sagen haben.

Das andere aber geht jeden einzelnen von uns an. Denn wer weiß, ob nicht morgen du es bist, der so wie unsere alte Frau hilflos auf der Straße liegen und warten muß, bis den Bestimmungen Genüge getan ist. Die Ärztin, die hier in wenigen Sekunden zu einem Entschluß — nach menschlichem Dafürhalten überhaupt zu dem einzig möglichen — gekommen ist, wußte sehr wohl, daß die Gefahren der Unterkühlung für einen alten Körper ungleich ernstere Auswirkungen haben können als ein nicht ganz einwandfreier Abtransport. Solche Dinge sollten unseres Erachtens zum ABC des Unfallpolizisten gehören.

J. W.

Das Urteil ist gefällt

Er sei besonders rücksichtslos gewesen

Ein Diplomingenieur aus Frankfurt, Vorstandsmitglied einer angesehenen Firma, 50 Jahre alt und Führerscheinbesitzer seit 1924, wobei er in seiner umfangreichen Fahrpraxis bisher nur ein einziges Mal 1929 — also vor 27 Jahren! — einen Verkehrsunfall mit völlig unbedeutenden Folgen verursacht hatte, bekam es in Hannover mit der Verkehrsjustiz zu tun. Anlaß hierzu war ein recht alltäglicher Vorfall, bei dem, was gleich vorweg bemerkt sei, nicht das allergeringste passierte.

Besagter Diplomingenieur war an einem Juli-Vormittag des letzten Jahres mit seinem Wagen über den für Kreisverkehr eingerichteten Platz Am Küchengarten gefahren. Als er von diesem in die Blumenauerstraße abzubiegen beabsichtigte, wollte er gleichzeitig einen rechts vor ihm befindlichen Radfahrer überholen, der allem Anschein nach ebenfalls abzubiegen vorhatte. Nun sei es dahingestellt, ob letzteres ein irrtümlicher Eindruck war oder ob es sich der Radfahrer plötzlich anders überlegte, der Ingenieur aus Frankfurt erkannte jedenfalls sofort die für ihn neue Situation, bremste und sein Wagen stand nahezu auf der Stelle. Er hatte nämlich sowieso nur eine Geschwindigkeit von höchstens 20 km/st, dieweil ihn dort die Ortskenntnis ermangelte und er sich über die Richtigkeit des von ihm eingeschlagenen Weges erst orientieren wollte. Um also mit dem Radfahrer nicht zu kollidieren, bremste er, und jener tat dasselbe, nicht ohne dabei allerdings leicht aus dem körperlichen und seelischen Gleichgewicht zu geraten, wie dies bei Verkehrsteilnehmern, die auf nur zwei Rädern balancieren, eben nicht gerade selten vorkommt. Das körperliche Gleichgewicht war indessen rasch wiederhergestellt, indem sich der Mann mit der Hand gegen das Dach des einen halben Meter neben ihm zum Stehen gekommenen Wagens stützte. Schaden hatte er dabei keinen erlitten, nur sein Seelenfrieden war ein wenig durcheinandergeraten. Und außer sich vor Wut rief er den nahen Schutzmann her.

Diese Reaktion erscheint gerade hier in einem etwas merkwürdigen Licht: Der Radfahrer — Nolte hieß er — war nämlich keineswegs ein gewöhnliches Individuum seiner Gattung, sondern selbst Berufskraftfahrer im Dienst der Deutschen Bundespost, ein Mann also, der durchaus verkehrserfahren sein und deshalb auch wissen müßte, daß derartige Vorkommnisse gelegentlich fast unvermeidlich und auch nicht weiter tragisch sind, sofern dabei niemand und nichts zu Schaden kam.

Der radelnde Postautofahrer Nolte also rief den Schutzmann her und beschwerte sich bei ihm höchst erbost darüber, in welch furchtbare Gefahr er soeben durch den ortsfremden Ingenieur gebracht worden sei. Diesen wegen Verkehrsgefährdung mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung zu belegen, war denn auch der Polizeibeamte sofort bereit, ohne überhaupt den angeblich fehlbaren Autofahrer angehört, den wirklichen Ablauf des Geschehens überprüft oder dieses selbst beobachtet zu haben. Als jedoch der Polizist einsehen mußte, daß sich mit einem Einschreiten solcher Art beide Beteiligten nicht ohne weiteres zufriedengaben, sah er keine andere Möglichkeit mehr, als vermittels einer Anzeige gewissermaßen auf höherer Ebene eine Klärung des so komplizierten Falles herbeizuführen.

Wie intensiv sich die zuständigen Instanzen um diese Klärung bemühten, darauf hätte man vielleicht aus dem Umstand schließen mögen, daß es nahezu ein Vierteljahr dauerte, bis dem längst wieder zu Hause in Frankfurt weilenden Diplomingenieur eine Strafverfügung des Amtsgerichtes Hannover zugestellt wurde. Man hatte gegen ihn eine Geldstrafe von DM 20.— (ersatzweise 4 Tage Haft) festgesetzt, denn er war beschuldigt, bei der Einfahrt in den Kreisverkehr nicht die Vorfahrt eines bereits im Kreisverkehr befindlichen Verkehrsteilnehmers beachtet zu haben. Als „Beweismittel" nannte die Strafverfügung den Kraftfahrer Friedrich Nolte.

Der Diplomingenieur in Frankfurt besah sich den Zettel aus Hannover teils mit Ingrimm, teils mit Vergnügen. Allein daraus schon, daß er beschuldigt wurde, den Radfahrer bei der *Einfahrt* in den Kreisverkehr gefährdet zu haben, obwohl sich der Vorfall beim *Verlassen* des Kreisverkehrs abgespielt hatte, was aus sämtlichen inzwischen erfolgten Vernehmungen klar hervorging, aber auch aus einigen anderen Umständen glaubte der Verurteilte folgern zu können, daß die Geldstrafe gegen ihn ohne vorherige kritische Würdigung von Sachverhalt und Schuldfrage ausgesprochen wurde. So hat er dagegen Einspruch erhoben.

Wieder gingen zwei Monate ins Land, bis es drei Tage vor dem Heiligen Abend zur Hauptverhandlung kam. Als Richter fungierte der gleiche Amtsgerichtsrat z. Wv. Gelhaar, der zuvor die Strafverfügung erlassen hatte und der — laut Mitteilung seines Amtsgerichtspräsidenten — aus der Bearbeitung von rund 20 000 ähnlichen Verfahren im Jahr (das wären an

VW-Gutbrod-Goliath Modell „Kutscher"





Ein in der Fülle der Kleinstautos nicht weiter auffallender Eigenbau des württembergischen Mechanikermeisters Eugen Kutscher, der den 2. und 4. Zylinder eines alten VW-Motors blind geschlossen hat, für die verbliebenen 565 ccm, die 14,5 PS Leisten, 2 Solex-Vergaser verwandte und das Ganze in einer Gutbrod-Karosse unterbrachte. Sonstige Zutaten: Vorderradaufhängung von Goliath, abgeschnittener Rahmen, Räder und Bremsen stammen aus Wolfsburg. Fotos: Weitmann

die 70 pro Tag!!) eine ganz besonders große Erfahrung in den Vorkommnissen des Straßenverkehrs hat. Er erkannte auch dieses Mal für Recht, daß der Angeklagte wegen Übertretung der §§ 1 und 13 der StVO zu einer Geldstrafe von DM 20.— (ersatzweise 4 Tage Haft) und zu den Kosten des Verfahrens verurteilt wird. In der Begründung führte der Hannoversche Amtsrichter u. a. aus:

„Bei der Strafzumessung ist zu Gunsten des Angeklagten berücksichtigt worden, daß er bisher nicht bestraft ist; erschwerend fällt dagegen ins Gewicht, daß sein Verhalten als Verkehrsteilnehmer besonders rücksichtslos war. Wenn dadurch kein Schaden entstanden ist, so ist das allein der Aufmerksamkeit des Zeugen Nolte zu verdanken."

Wiewohl der vorliegende Fall eine ausgesprochene Bagatellsache darstellt, so verdient er doch eine ausführlichere Würdigung, denn es handelt sich dabei um ein für die heutige Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen symptomatisches Beispiel. Wir stoßen uns weniger daran, daß hier überhaupt eine Geldstrafe ausgesprochen wurde, wenngleich gerade in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeit hingewiesen werden darf, daß jedes Gericht ohne weiteres derartige Verfahren wegen Geringfügigkeit einstellen kann bzw. überhaupt nicht erst zu eröffnen braucht. Wenn dies in geeigneten Fällen öfter geschähe, dann würde das den zweifellos, aber auch nicht ganz ohne eigene Schuld so sehr überlasteten Justizbehörden gewiß einige fühlbare Erleichterung verschaffen. Immerhin aber hatte sich hier der Frankfurter Ingenieur einer Verkehrsübertretung schuldig gemacht, wenn auch nur einer sehr leichten und eines verzeihlichen Irrtums wegen, und insofern kann nicht beanstandet werden, daß er mit einer Geldstrafe belegt wurde. Die Höhe derselben freilich könnte bereits wieder zu Diskussionen Anlaß geben, wollte man vergleichsweise daran denken, wie heutzutage ausgesprochene Kriminaldelikte gesühnt zu werden pflegen. Aber darüber wollen wir uns jetzt nicht unterhalten. Und auch nicht über offensichtliche Mängel, die in dem hier zur Debatte stehenden Verfahren zu Tage traten.

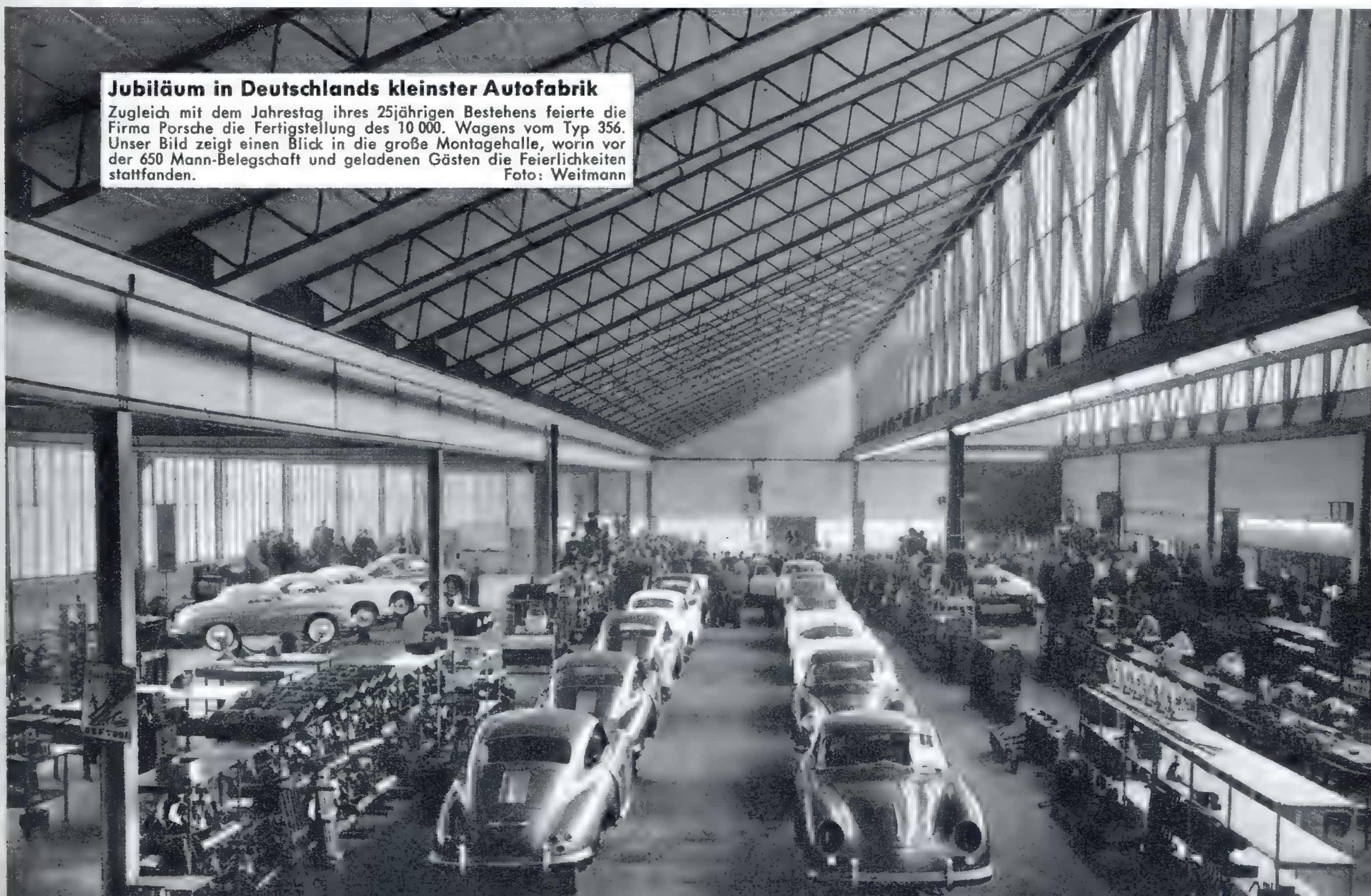
Unterhalten wollen wir uns vielmehr einmal ganz unvoreingenommen darüber, ob es richtig ist und sein muß, dem Verurteilten in der Strafbegründung ausdrücklich gerichtsnotorisch zu attestieren, daß sein Verhalten als Verkehrsteilnehmer besonders rücksichtslos war. Das mag in wirklich ernsten oder eindeutig klaren Fällen am Platze sein. Keinem Gericht wird man jedoch zumuten können, ein an sich so bedeutungsloses Vorkommnis wie dieses hier bis in die letzten Einzelheiten zu rekonstruieren und zu würdigen. Auch hier ist das offenbar nicht geschehen. Es will uns deshalb scheinen, daß ein Richter hier klüger und nobler handelte, wenn er sich auf die Feststellung des reinen Tatbestands beschränkt und auf völlig unnötige Schlußfolgerungen verzichtet, die ausschließlich seine ganz private Meinung darstellen und die er, wenn es darauf ankommt, weder vertreten noch beweisen kann.

Der Amtsrichter in Hannover beispielsweise hatte während der Hauptverhandlung zu erkennen gegeben, daß er den Ausführungen des Zeugen Nolte schon deshalb größeres Gewicht beimißt, weil sich dieser als Postkraftfahrer seit vielen Jahren bewährt habe. Davon aber, daß der angeklagte Autofahrer seine Verkehrsbewährung mindestens ebenso, wahrscheinlich aber noch viel mehr in über 30jähriger Fahrpraxis und Unfallfreiheit bewiesen hatte, war keine Rede. Ein solcher Mann aber fühlt sich verständlicherweise durch den Vorwurf besonderer Rücksichtslosigkeit tief gekränkt, zumal man damit im allgemeinen kein einmaliges Versagen, sondern eine spezifische Charaktereigenschaft bezeichnet.

Weiter muß die Behauptung des Richters als reichlich kühn empfunden werden, es sei *allein* der Aufmerksamkeit des Zeugen Nolte zu verdanken, wenn kein Schaden entstand. Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß der Verurteilte nur ganz langsam fuhr und ebenfalls sein Fahrzeug sofort zum Stehen brachte, muß doch mindestens zugegeben werden, daß es auch dieser an der notwendigen Aufmerksamkeit keineswegs hat fehlen lassen und damit zur Vermeidung eines Schadens beitrug.

Der vorliegende Fall erhärtet übrigens eine recht unschöne Erfahrung. Kommt es auf der Straße irgendwo zu Komplikationen, und sei es nur ein relativ harmloser Wortwechsel, dann beeile man sich stets, möglichst rasch nach der Polizei zu schreien, bevor es der andere tut. Der Schein des Rechts spricht nämlich fast immer für den, der zuerst einen anderen anzeigt, dieser andere ist dann von vornherein in die Verteidigung gedrängt. Er wird automatisch gezwungen, sich gegen Vorwürfe zu verteidigen, auch wenn diese vielleicht noch so wenig berechtigt sein mögen. Er muß sich verteidigen, und wer sich verteidigt, klagt sich an, sagt eine alte Weisheit. In der Verkehrspraxis sieht das so aus, daß zumal bei an sich harmlosen Auseinandersetzungen mit Fußgängern oder Radfahrern der motorisierte Mensch von sich aus meist gar nicht auf den Gedanken kommt, damit die Polizei zu behelligen. Die anderen aber tun es oft, schon weil sie glauben, ein Autofahrer gilt bei der Justiz a priori als böser Sünder. Und tatsächlich fühlt er sich selbst schon so, wenn er als Beschuldigter zur Vernehmung vorgeladen wird.

Dieses sollte man sich einmal illustriert vorstellen: Jeder Radfahrer und jeder Fußgänger müßte ein Nummernschild führen wie alle Kraftfahrzeuge. Jeder Kraftfahrer würde Anzeige erstatten, sobald ihn einer von jenen gefährdet oder sobald sich einer davon vorschriftswidrig verhalten hat. Und jeder Fußgänger und jeder Radfahrer würde dann ebenso bestraft werden, wie man dies heute bei den Autofahrern jeder lächerlichen Lappalie wegen zu tun pflegt. Dann, liebe Leser, wäre es vielleicht verständlich, daß der Staat kein Geld mehr für den Bau von Straßen und Krankenhäusern übrig hätte. Es müßten dann nämlich vor allem weitläufige Gefangenenlager eingerichtet werden. Im Namen des Volkes! *Werner Oswald*



Jubiläum in Deutschlands kleinster Autofabrik

Zugleich mit dem Jahrestag ihres 25jährigen Bestehens feierte die Firma Porsche die Fertigstellung des 10 000. Wagens vom Typ 356. Unser Bild zeigt einen Blick in die große Montagehalle, worin vor der 650 Mann-Belegschaft und geladenen Gästen die Feierlichkeiten stattfanden. Foto: Weitmann

Sterne über der Leinwand

Nein, in die Überschrift hat sich kein Druckfehler eingeschlichen. Es sollte nicht heißen — Sterne auf der Leinwand — außerdem werden sie dort Stars genannt. Über der Leinwand aber, der etwas ausgewaschenen Leinwand unseres Zelts, dort sind es die guten, alten Sterne, denen trotz aller Raumschiffahrtspläne das Funkeln noch nicht vergangen ist. Und daß unsereiner erst unter dieser Leinwand wieder merkt, wie wenig die sternenhelle Nacht nur eine Erfindung der Dichter ist — das also wäre einer der Gründe, warum viele Leute jedes Jahr ihre Pflöcke wieder einschlagen. Nicht alle. Ein paar Prozent versuchen es kein zweites Mal, wenn ihre erste Anbiederung an das wonnige Leben in der Natur in einer rauschenden Regennacht unter den verschlungenen Textilmassen der eingestürzten Behausung mit einem Offenbarungseid all ihrer praktischen Begabung geendet hat. Reumütig kehren sie in die offenen Arme des Beherbergungsgewerbes zurück. Andere springen ab, weil sie erfahren müssen, daß auch der vollzählige Erwerb eines Katalogs von Campingartikeln kein Hotelzimmer auf die Wiese zaubern kann und der teure Inhalt der mitgeschleppten Camping-Modetruhe den zeltenden Umsiedlern kaum Bewunderung, sondern meist stilles Grinsen entlockt. Ein Zelt aufstellen in hautenger Hose — lächerlich; aber eine Frau, die fertig zur großen Promenade wie ein Schmetterling aus dem Zelt herausschlüpft — wundervoll.

Im letzten Jahr war so eine Art Konsolidierung zu beobachten. Das ursprünglich hemmungslos scheinende Wachstum der Gala-Super-Monstre-Zeltausrüstung ist steckengeblieben in der Einsicht, daß sie einen der Hauptvorzüge des Zeltens — die Beweglichkeit — ins Gegenteil verkehrt. Und die Anstrengungen der Modeschöpfer, auch dem kulturlosen Zeltvolk die Notwendigkeit eines fünfmaligen Umziehens zu suggerieren, scheitern am unproblematischen Protokoll der Naturnähe: Heiß — Badeanzug, kühl — Trainingsanzug. Zwischentöne vertragen sich nicht mit dem Grundton aller Zeltlerei: Den lieben Gott einen guten Mann sein zu lassen. Und darum verdämmert manch schikanöses Paschazelt den zweiten Sommer schon auf dem Speicherboden. Die anderen aber bleiben dabei, wie gesagt und trotzdem, denn:

„Im Süden wird's besser", tröstete ich meine Frau, als wir im Regen die Kehren des Gotthard-Passes hinaufkurvten, der bekanntlich als Wetterscheide gilt. Doch auf der anderen Seite tasteten wir uns um 12 Uhr mittags mit voller Weihnachtsbaumbeleuchtung an den Begrenzungsmauern entlang und am Abend fiel an den Gestaden des Lago Maggiore ein Gewittersturm über uns her, daß wir trotz doppelter Verankerung wie die Affen in unserem Zeltgestänge hingen, um nicht davonzufliegen. Um Mitternacht wachte ich auf. So eine Rücksichtslosigkeit! Von allen Seiten waren laufende Motoren zu hören, Rufen, Kreischen — die kamen wohl alle von einer Besäufnis zurück! „Die Gesellschaft muß ich mir doch anschauen", murmelte meine Ehewirtin gereizt, zog den Reißverschluß auf und prallte zurück: „Um Gotteswillen — der See steht vorm Zelt!" Nun, bei vielen anderen stand er schon im Zelt und in Sekundenschnelle waren wir ebenso rücksichtslos laut — behufs eiligen Ab- und Aufbruchs.

Doch übrigens, Rücksichtslosigkeit: Das war am Zeltplatz von Varazza, 50 m über dem Mittelmeer und daher ein Wassereinbruch ausgeschlossen, als wir wieder einmal unsanft erwachten. Zwei Wagen mit bundesdeutschem Inhalt waren angekommen, Mitternacht schlug die Stunde. Und außerdem schlugen die Wagentüren, auf-zu, auf-zu, immer wieder. Und dazu schlug unmittelbar neben meinem linken Ohr der Deckel eines Autokoffers auf-zu, auf-zu immer wieder. Überdies klirrte Zeltgestänge im Aufbau, und unter besagtem Autokoffer begann plötzlich das dazugehörige Auspuffrohr mit einer längeren Aussprache. Leerlauf-Vollgas, Leerlauf-Vollgas: „Noch'n Meter — geht noch — nee — nich so — annnersrum — ja — geht noch — stoooppp!" In unserem Zelt roch es nach Garagenhof. Jetzt überkam es den zweiten Autobesitzer: „Kinners, kann mir jemand sagen, wo mein Zündschlüssel ist?" Niemand sagte es ihm, nur aus den umliegenden Zelten waren allmählich Worte zu hören wie: „Impossibile — incroyable — damned — Kruzitürken!"

Und die Moral von der Geschicht: Man sollte bei einer Zeltreise um fünf Uhr nachmittgs nicht mehr sagen: „Das schaffen wir noch!" sondern spätestens um diese Zeit auf einem Campingplatz allmählich Fuß fassen. Einmal im eigenen Interesse, weil später die schönsten Fleckchen meist schon besetzt sind, und zum andern wegen der Rücksicht, siehe oben. Seltsamerweise klingt nämlich im dunklen Zelt ein zwanzig Meter entferntes Geräusch so, als geschähe es in Tuchfühlung. Darum kann schon ein halblautes Dauerzwiegespräch den Protest der ganzen Schlummergemeinde erregen. Erhalten wir uns doch eine der schönsten Eigenheiten des Zeltplatzes: Die frühe Ruhe und ihr Geschenk, ausgeschlafen den frühen Tag zu besitzen und zu nützen, ohne die Assistenz eines überforderten Frühstückskellners. Sie können abends getrost ausgehen, so laut wie Sie wollen — aber kommen Sie still nach Hause, und vorsichtig, mit einem Bogen um jedes Zelt. Denn über einen Zeltpflock zu stolpern, ist für dessen Besitzer unangenehm und für Sie oft recht schmerzhaft. Oder in einem Kabel hängenzubleiben. Übrigens, Kabel: Eine von der Wagenbatterie abgezapfte Zeltbeleuchtung ist praktisch. Doch dazu ist ein Kabel nötig, und da der Wagen nicht immer dicht aufgeschlossen beim Zelt steht, muß diese Strippe manchmal sehr lang sein — oder sie reicht überhaupt nicht. Und wenn so ein Spätheimkehrer noch darüberstolpert, dann verfinstern sich Zelt und Gemüt. Eine Reserve ist da gut, darum verzichten Sie nicht auf eine Taschenlampe oder so eine altmodische, aber gemütliche Kerzenlaterne, das richtige Licht, um eine Zigarre und eine Flasche Wein kleinzukriegen. Es gibt da eine Kerzenlampe, die wachsdicht ist und auch im Abendwind ohne Flackern brennt.



Zur Rücksicht des Zeltens gehört es — so merkwürdig das klingt —, daß man sich nicht umeinander kümmert. Noch herrscht die gute Sitte, daß auf einem Campingplatz kein Vorübergehender in ein offenes Zelt hineinäugt. Nur manchmal tut das so ein verirrter Zoobesucher aus dem nahen Städtchen. Dieses ungeschriebene Gesetz des Zeltens sollte erhalten bleiben, denn es verbürgt sein eigentliches Wunder: Trotz den Zelten rundum dazwischen allein zu sein. Die Leute am Zaun draußen begreifen das nicht und sagen vor so viel bunter und flatternder Leinwand: „Wie man sich nur in so einem Kaffernkraal wohlfühlen kann!" Drinnen aber sitzen sie auf ihren Luftmatratzen, blinzeln in die Sonne, wissen, daß sie eines Geistes sind und gerade darum sagen können: Mein Zelt — meine Welt.

Am Gardasee hausten neben uns tagelang zwei Engländer. Außer einem Zelthammer und ein paar freundlichen Blicken darauf war zwischen uns nichts getauscht worden, nicht einmal

die ersten fünf der Tausend Worte Englisch. Und als wir wegfuhren, winkten sie uns vom Wasser her lachend und mit allen zur Verfügung stehenden Armen nach, bis wir um die nächste Biegung verschwanden. Daß sie es aus Erleichterung über unsere Abfahrt getan hätten — vielleicht; aber es sah eher nach Wiedersehen als nach Lebewohl aus.

Was ich noch sagen wollte: Auf ein Überdach sollten Sie nicht verzichten. Sie können es kaufen, aber das ist etwas teuer. Sie können es selbst machen, aus Plastikfolie, und das ist billig. Spannen Sie, damit ein lüftender und isolierender Zwischenraum entsteht, über zwei Zeltstabaufsätze von Giebel zu Giebel eine Schnur, legen Sie die Folien — zwei Bahnen zu je 1.30 m Breite genügen meist — darüber, an der Regentraufe unten einfach mit Wäscheklammern feststecken, und das Überdach ist fertig. Hält nach unserer Erfahrung auch Sturm aus, Schwitzwasser an der Zeltinnenwand gehört der Vergangenheit an, absolute Wasserdichtigkeit garantiert, und auch nach dem taufeuchtesten Morgen brauchen Sie vor der Abfahrt nichts zu trocknen, da es für die Erhaltung der Plastikfolie völlig bedeutungslos ist, ob sie trocken oder naß eingepackt wird. Ein praktisches Material. Seit kurzem gibt es daraus noch einen Wassereimer, im Ruhezustand so groß wie ein zusammengelegter Lampion. Auseinandergezogen schafft er Kühlwasser und Spülwasser herbei und außerdem kann man damit — doch das war an der Adria: Ein Wolkenbruch war heruntergetrommelt. Der steinhart getrocknete Boden saugte nichts auf, und so hatte sich unter unserem Zelt ein kleiner See gebildet, der innen den Gummiboden nach oben wölbte wie einen aufgehenden Hefenteig. Mit dem Kübelchen aber verschafften wir durch Ausschöpfen dem Zelt Erleichterung und uns die nötige Ruhe.

Wie gesagt, die anderen bleiben dabei, trotzdem. Das Mondbad im See, ein müdes Vogelstimmchen am Abend — es sind die Sterne über der Leinwand, die uns jedes Jahr wiederkommen heißen. *Bernhard Ücker*

Wildes Camping im Hochgebirge

Sieht man vom „Strand“ im allgemeinen und von den „Inseln“ im besonderen ab, dann bleibt eigentlich nur das Hochgebirge — also das felsige Ödland — zum wilden Camping übrig.

Nun hat aber das Hochgebirge die fatale Eigenschaft, daß es dort, wo die staatlichen (die wilde Felsregion ist durchweg staatliches Eigentum) Interessen durch das Aufhören des Baumbestandes geringer und demzufolge die Reviergänge der Förster spärlicher werden, relativ ungemütlich ist. Einmal wegen der Höhe als solcher, dann wegen des Windes, und schließlich auch überhaupt. Vom Brennholz gar nicht zu reden. Und kommt dann mal ein waschechtes Berggewitter mit Trockenblitzen, die das fahle Gewänd grün illuminieren, und allem Komfort, der dazugehört — dann packen die meisten hinterher das, was vom Zelt und seiner Einrichtung nicht davongeflogen oder weggeschwommen ist, schleunigst zusammen und schwören vor ihrem Abzug: nie wieder!

Wer einigermaßen den Dreh heraus hat, der wird — zumal, wenn er schon öfter wildzeltenderweise „oben“ gewesen ist — bald finden, daß das alles halb so schlimm ist. Und was die Fahrerei dorthin anbelangt, so brauchen Sie durchaus nicht über die 2000 Meter-Grenze hinaus.

Die Wahl des Lagerplatzes

Beim wilden Camping im Hochgebirge muß man zunächst beachten, daß man sein Wigwam nicht ausgerechnet in einem Naturschutzgebiet aufschlägt, zweitens, daß auch ein unvorhergesehener Sturm mit dem Feuer keinen Unfug machen kann, daß man nicht ausgerechnet im Einstand des Platzhirsches zur Feistzeit oder gar zur Brunft herumkrebst, und daß es kein „Bannwald“ ist, den man als Holzlieferant ins Auge gefaßt hat. Am besten ist es, wenn man — sofern man die Gegend noch nicht kennt — mit dem zuständigen Revierförster Rücksprache nimmt und ihn um seinen Rat und um sein Einverständnis bittet. Eine Sandbank im Wildbach, ein Winkel auf einer Alm, eine Schuttreiße, die tief in den Hochwald hinabreicht, ein Fundament eines abgebrochenen Stadels finden sich überall, wenn der Aufsichtsberechtigte einigermaßen guten Willen zeigt und von Ihrem Vorgänger nicht enttäuscht wurde. Gerade der letzte Punkt ist in der Mehrzahl der Fälle von entscheidender Bedeutung. Bitte handeln Sie so danach, daß Ihr Nachfolger es vielleicht leichter als Sie hat!

Camping am Fuße des Pordoijochs

Fotos: roebild



Der Wagen

Nur in wenigen Fällen wird es möglich sein, den Wagen unmittelbar bis an den Zeltplatz mitzunehmen. Ist der Platz als solcher ideal, muß aber der Wagen dabei außerhalb der Sichtweite stehenbleiben, dann ist es besser — nachdem alles ausgeladen ist und Sie festgestellt haben, daß nichts mehr fehlt — ihn zur nächsten Siedlung zurückzufahren. Wohnen die nächsten Menschen bergauf und talab gleich weit entfernt, so ist es vorteilhafter, den Wagen talwärts abzustellen: weil es sich nämlich bergab besser geht.

Der Bannwald

Menschen, die im Flachlande oder in Großstädten wohnen, werden wenig davon gehört haben. Im Archiv des Oberforstinspektorates Bern kann man über den Bannwald bei Andermatt in einem „Bannbrief" über den Ursenen-Bannwald bei Andermatt aus dem Jahre 1397 folgendes nachlesen: „. . . den wald ob der matt und die studen ob dem wald und under dem wald ze schirmen / daz dar uss nieman keinerleyg tragen noch ziehen sol weder äst noch studen / noch wiedest noch Kris noch Zapfen noch keinerleyg / da jeman erdenken kan / daz in dem selben wald wachset oder gewachsen ist . . ." Denn das, was da oberhalb der Ortschaften und unterhalb der Lawinenbruchsgebiete wächst, darf nicht betreten werden. Noch im vorigen Jahrhundert wurde die Entnahme eines Zweigleins mit 40 Gulden bestraft. Und das, was hier als Lawinenschutz dient, ist für Campingleute genauso tabu wie etwa der Kurpark von Pyrmont oder Baden-Baden!

Wettersturz

Die Nächte im Hochgebirge sind auch im August kühl. Außerordentlich kühl sogar. Entweder durch die rasche Abkühlung des nackten Felsens oder durch Fallwinde, die aus der Schnee- und Eisregion herunterkommen. Demzufolge muß man sich von vornherein so einrichten, daß man das Zelt in den Windschatten stellt (Tür immer talwärts, aber nicht unter einzelstehende Bäume wegen Blitzgefahr), und sich reichlich mit Decken, warmen Schlafsäcken und auf jeden Fall mit einem Überdach eindeckt. Da hier Fallböen eine ganz andere Wucht als im Alpenvorlande haben, achte man besonders auf fachgemäße Verankerung. Eventuell doppelte Zeltleinen verwenden!

Die Verproviantierung

Beim Camping im Hochgebirge decke man sich mit allem Nötigen auf etwa eine Woche ein. Denn wenn man jeden zweiten Tag ins Tal hinunter muß, wird einem das bald leid. Was die Aufbewahrung von Konserven angeht, so packe man diese an der Nordseite eines Felsblockes in naturfeuchten Sand. Eier kommen in eine Schraubdose und werden ebenso aufgehoben. Geselchtes, Schinken und Hartwurst werden an der Schnittfläche mit Fett bestrichen und kommen an einen trockenen, kühlen Ort. Aber so, daß Raubzeug während Ihrer Abwesenheit keinen Unfug stiften kann.



Das Trinkwasser

Wasser ist im Hochgebirge in der Mehrzahl der Fälle genügend vorhanden. Wenn es aber nur irgend angeht, entnehme man das Trinkwasser nicht dem Bache selbst, sondern einer Quelle. Denn wer Gebirgswasser — vor allem Schmelzwasser aus der Firnregion — nicht „gewöhnt" ist, bei dem zeitigt das Wirkungen wie das Sprudelwasser aus Marienbad oder Mergentheim! Ich kenne sogar Fälle, bei denen hinterher tagelang anhaltende Temperaturen auftraten und das Symptomenbild an Typhus abdominalis erinnerte.

Kinder im Hochgebirge

Genaugenommen ist die Hochgebirgswildnis nichts für Kinder. Kleinkinder kann man dorthin sowieso nicht mitnehmen, und für größere ist es auch nicht das Richtige. Denn der Berg ist tückisch: sei es das Strudelloch eines Wildbaches, seien es lockere Geröllbrocken in einer Schuttwand, sei es ein harmloses Grasband, das plötzlich zu einem Steilabbruch abbricht, sei es, daß da rote und blaue giftige Beeren zum Naschen verleiten. Also: wenn schon Kinder dorthin mit sollen, dann nur, wenn sie über das dritte Schuljahr hinaus sind und dauernd unter Kontrolle stehen!

Achtung, Steinschlag!

Das Gemeinste im Hochgebirge ist der Steinschlag. Dagegen gibt es nämlich nur einen relativen, aber keinen absoluten Schutz. Sie brauchen sich nur am Ende jeder Rinne und unter jeder Wand die Schuttmassen anzusehen. Was dort von Hirsekorngröße bis Stammtischkaliber herumliegt — das ist alles „von oben" gekommen. Also: weg mit dem Zeltplatz von den Schuttkegeln! Auch nicht an deren Fuße das Zelt aufschlagen. „Steinschlag" wird durch Wind und von Sonnenbestrahlung erwärmtem Gestein ausgelöst; aber auch ein geringfügiger Anlaß — etwa wenn ein sperlingsgroßer Alpenmauerläufer oben im Gewänd herumklettert — kann verheerende Folgen haben: dann poltert und tanzt es herunter und pfeift wie Schrapnellsplitter hintendrein.

Die Wildwasser

So ein kleiner Wildbach auf einem Schuttfeld kann etwas sehr Lustiges sein. Sozusagen ein Zeitvertreib. Aber man sollte nicht glauben, was so ein kaum meterbreites und halb so tiefes Bächlein für einen Druck haben kann! Haben Sie sich dann ein oder zwei Wochen an ihm gefreut, so braucht nur oben ein zünftiges Wetter seinen Groll loszuwerden, und innerhalb von Minuten kann aus dem „Bacherl" ein ausgewachsener Wildbach geworden sein, der die Schotterbänke umbaut, auf einmal ganz woanders fließt und kopfgroße Felsbrocken wie Kieselsteine rumpelnd mitbringt! Besonders nachts gehört so etwas für bergungewohnte Herrschaften keineswegs zu den Annehmlichkeiten. Also: weg von unmittelbarer Wildbachnähe, und das Zelt mindestens zwei Meter über der Schotterfläche aufgebaut. Und wer gerne mit den Wasserchen spielt — es soll sogar Generaldirektoren geben, die an sowas Spaß haben —, der bedenke, daß auch im Hochsommer das Wasser der Wildbäche eiskalt ist. Gummistiefel bis zum Knie sind dann allein das einzig Richtige.

„Höhensonne" aus erster Hand

Da im Hochgebirge der Dunstmantel des Niederlandes fehlt, ist hier die Sonneneinstrahlung — insbesondere der Ultraviolettanteil des Sonnenlichtes — ein viel stärkerer als an der See. Wer aus dem Flachlande hier heraufkommt, beginne mit seinem Sonnenbad bei fünf Minuten! Jeden Tag legen Sie dann deren eine zu. Denn so ein Sonnenbrand — die schlimmste Form ist der Gletscherbrand, der nicht nur tagelanges Kranksein, sondern auch Fieber zur Folge hat — ist durchaus nicht „leicht" zunehmen. Einen Schutz dagegen bieten die sogenannten Lichtschutzpasten; zum Ausbruch gelangte Entzündungen erfordern Puderverbände, Umschläge mit essigsaurer Tonerde, Salbenapplikation (Borsäure, Thigenol, Thial, Zink). Bitte denken Sie daran, daß Sie das in Ihrer Handapotheke mitführen. Hierher gehört auch ein Augenschutz. Das Beste, was es hierfür gibt, sind die Zeiß-Umbral-Gläser, die den Vorteil haben, die Farben unverzerrt wiederzugeben. Sie sind nicht ganz billig (etwa 40 DM), aber ich weiß aus eigener Erfahrung ihren Wert zu schätzen.

Vom Berggewitter

Berggewitter sind so ungefähr das Gemeinste für den Neuling im Berg. Sie ziehen innerhalb von Minuten auf und haben einen viel elementareren Charakter als diejenigen, die man aus der Ebene kennt. Berggewitter sind sozusagen überraschend da. Das Geknalle der trockenen Schläge, die das Gewänd verstärkt und mit zehnfachem Echo zurückwirft, ist an und für sich nichts weiter als Schreckmusik. Das ist zwar unangenehm wie das Heulen eines zum Angriff ansetzenden Sturzkampfflugzeuges, hat aber sonst nichts auf sich. Wichtiger ist, daß schleunigst alles Metall beiseite geräumt wird (20 Meter genügen), daß das Zelt eisern fest verzurrt ist und die Angst nicht die Oberhand gewinnt. Ist eine Almhütte oder eine Jagdaufseherbude in der Nähe, dann ist es besser, dort während des Gewitters Unterschlupf zu suchen.

Die Blitzgefahr

Einesteils darf man die Blitzgefahr nicht zu hoch einschätzen, andererseits darf man sie aber nicht mit einem Achselzucken abtun. Selbstverständlich ist man auf Gipfeln und Graten der Gefahr des Blitzschlages mehr als etwa unten auf einer Alm ausgesetzt. Und daß man dort sein Zelt nicht ausgerechnet unter einzelstehenden Bäumen aufbaut, ist wohl auch klar. Überhaupt müssen Sie sich dazu die „Gegend" anschauen: Zeigen die Randfichten abgestorbene Wipfel, Zwieselbildungen oder mehr oder weniger spiralig aufgerissenen „Splint", dann ist diese Ecke blitzgefährlich. Und da baut man eben nicht hin.

Die Bergkrankheit

Bei bergungewohnten Menschen kann diese schon in Höhen jenseits der 2000-Meter-Grenze auftreten. Ihre Ursache ist der Sauerstoffmangel der höheren Luftschichten und der mit zunehmender Höhe abnehmende Luftdruck. Die ersten Anzeichen sind Erschöpfung, Kopfschmerzen, Übelkeit und Atembeschwerden. Hilfe besteht in ruhigem Hinlegen im Zeltschatten. Treten aber Ohrensausen, Nasenbluten und Erbrechen hinzu, dann gibt es nur eins: hinunter ins Tal und den Zeltplatz ein paar hundert Meter tiefer aufbauen! Herz- und Kreislaufkranke sollten sowieso in größeren Höhen vorsichtig sein. Und schließlich muß man auch wissen, daß 1500 Meter Mittelgebirgshöhe keinesfalls identisch mit anderthalb Kilometer Alpenhöhe sind!

Das alles klingt zwar etwas gefährlich; aber in Wirklichkeit ist das wilde Camping im Hochgebirge eine großartige Sache. Man ist hier viel mehr naturverbunden als unten im Flachlande, und nimmt man sich ein gutes Buch über Alpenpflanzen, Tiere der Hochgebirgsregion oder ein allgemeinverständliches Werk über die Erscheinungsformen der Alpen mit, dann kann so ein wildes Camping im Hochgebirge ein ganz großes Erlebnis werden. Nur dürfen Sie es nicht so wie diejenigen machen, die ich im letzten Sommer oben auf dem Pordoi-Joch traf: die hatten nämlich ihr Zelt ausgerechnet an der Rückwand der Postkartenverkaufsbude aufgebaut. Und das — meine ich — geht wohl am Kern der Sache etwas vorbei. *U. S.*

Hund und wildes Camping

Einen Hund bei einer mehrwöchentlichen Reise ins Ausland mitzunehmen bringt in der Mehrzahl der Fälle für beide Teile mehr Ärger, Scherereien und Quälerei als Spaß ein. Denn mit einem kreistierärztlichen „Gesundheitszeugnis" ist es nicht überall getan. Genau besehen gibt es eigentlich — sofern nicht ausgerechnet das in Aussicht genommene Land „Quarantäne" verlangt — nur eine einzige Ausnahme von dieser Regel: wenn man dort abseits der Campingplätze zelten will.

Aber auch dann müssen verschiedene Einschränkungen gelten:

1. Der Hund muß den Rummel kennen.
2. Der Hund darf nicht wildern gehen.
3. Der Hund muß wissen, worauf es ankommt.

Zu eins: einen Hund, der noch nie ein wildes Camping mitgemacht hat — zumal wenn es ein sogenannter Stadt- oder „Guter-Stuben-Hund" ist — taugt zu diesem Vorhaben überhaupt nichts. Wenn er nur in seinem Körbchen schlafen kann, die Milch nur fingerwarm und das Fleisch nur gekocht mag — dann lassen Sie ihn bitte von vornherein zu Hause! Und wenn er mit jedem Fremden schön tut und gegen Lekkerbissen aus fremder Hand empfänglich ist — dann ist er weiter nichts als eine zusätzliche Belastung. Zum „wilden Camping" nimmt man den Hund nämlich in erster Linie als „Bewacher" mit, wenn das Zelt für einige Zeit allein gelassen werden muß. Dabei darf der Hund nicht angeleint werden, sondern soll auf einer Decke (wichtig!) entweder im Zelteingang oder so vor dem Zelte liegen, daß er alles das, was er bewachen soll, übersehen kann. Daß der Liegeplatz im Schatten liegen soll — auch nach Stunden, wenn sich die Sonne gedreht hat — ist selbstverständlich. Der ideale Wachhund ist der, der ungebetene Gäste zunächst nur im Auge behält, dann durch Knurren warnt, und schließlich aufsteht und die „Angriffsstellung" einnimmt, dabei aber nicht den Zeltvorplatz verläßt. Verzieht sich dann der ungebetene Besucher immer noch nicht, dann soll er seinen Herrn herbeirufen, was etwa in der Form wie beim Jagdhund der „Standlaut" zu erfolgen hat. Kläffer, die beim geringfügigsten Anlaß die ganze Umgebung in Aufruhr bringen, taugen genausowenig wie Beißer, die schon zufällig vorbeigehenden Kindern an der Kehle hängen.

Zu zwei: wird dem Hund das Alleinsein leid, und macht er sich nach mehr oder weniger kurzer Zeit selbständig — ob er nun auf eigene Faust stöbern oder Herrchen und Frauchen „suchen" geht, ist gleichgültig; aber dann ist er seiner Aufgabe nicht bewußt und bleibt besser zu Hause. In abseits gelegenen Hochgebirgsgegenden und in Waldgebieten — diese brauchen durchaus nicht raummäßig besonders groß zu sein — kommt es immer wieder vor, daß Wild in die Nähe des Zeltplatzes kommt. Ob es nun ein Hase ist, der vorüberhoppelt, ein Reh, Hirsch oder eine Sau, die hier vorbeiwechseln — der Hund hat davon zwar Notiz zu nehmen (ihm das abgewöhnen zu wollen ist ein Unding und geht am Kern der Sache vorbei), aber im übrigen liegenzubleiben. Kann er das nicht, so ist er fürs wilde Camping nicht brauchbar und bleibt zu Hause.

Zu drei: jeder halbwegs intelligente Hund hat schnell begriffen, worauf es hier ankommt. (Die zuverlässigsten Hunde sind hier neben abgeführten Jagdhunden und Wachhunden, die eine Dressur hinter sich haben, sogenannte „Bauernhunde". Aber die hält sich in der Stadt kein Mensch!). Das Prinzip der ganzen Bewacherei ist dabei folgendes: was da auch kommen oder passieren mag: der Hund hat den Zeltplatz nicht zu verlassen; er hat zwischen zufällig harmlos vorbeigehendem Volk und solchen mit abgründigen Gedanken zu unterscheiden; und im Ernstfalle durch sein richtiges, der Lage entsprechendes Verhalten jedem unzweideutig kund zu tun, daß er hier im Augenblick seinen Herrn vertritt. Und wie überall im Leben kommt es hier auf den Ton an.

Wenn Sie diesbezüglich Zweifel an den Qualitäten Ihres Hundes haben, so probieren Sie das mal übers Wochenende aus. Aber „lehren" können Sie ihn das mit ein oder zwei Versuchen nicht. Dazu gehört eine ganze Portion Hundeverstand, (den nicht jeder hat), viel Geduld und noch mehr „zweibeiniges" Verstehen!

V. d. S.



Wenn Arco kein Kläffer, Streuner und Wilderer ist, darf er mit auf Camping-Fahrt und wird sie von Herzen genießen.
Fotos: roebild


Man kann vom Bügeln halten, was man will: aber auf Camping-Fahrt die Vorhänge . . .? Doch offenbar versteht das Mädchen sein Metier. Foto: roebild

Bewährtes Camping-Zubehör

Nachdem im letzten Jahre eine gewisse Stagnation beim Campingzubehör zu verzeichnen war, soll bei dieser Betrachtung einmal das herausgestellt werden, was sich wirklich bewährt hat.

Camping-Kochgarnituren:

Da gibt es praktische Zusammenstellungen, die in ihren Abmessungen so gehalten sind, daß Töpfe, Pfannen und Deckel ineinanderpassen und zusammengeschnallt nur so viel Raum einnehmen wie das jeweils größte Gefäß davon. Diese Garnituren gibt es in den verschiedensten Formen und Ausführungen; sie bestehen aus Reinaluminium oder aus Overal; das ist ein oberflächenveredeltes, korossionsbeständiges Aluminium. Richtpreis 11.20 DM bis 22.50 DM. Topfgröße von 3 Liter abwärts.

Camping-Sitzgarnituren:

Es ist schon etwas dran, wenn Tische und Stühle zusammenpassen — also der gleichen Serie entnommen sind — und zusammengepackt nur eine einzige Staueinheit ergeben. Das sieht nicht nur hübsch aus, sondern spart obendrein auch noch Platz. Hocker und Stühle mit Stoffbespannung sind denen mit festen Platten vorzuziehen; Tischplatten aus Holz oder Hornitex sind „wärmer" als solche mit Eisenplatten; letztere aber praktischer für Kochzwecke. Richtpreis für Zweiergarnituren 37.00 bis 69.00 DM; für mehrsitzige Garnituren 54.00 bis 120.00 DM. Koffergröße 46×29×5 cm bis 50×70×10 cm. Gewicht 4,2 bis 18,5 kg.

Camping-Küchen:

Auch die gibt es zum Auseinanderklappen und fix und fertig in einem Koffer verpackt. Zwei Vorratsborde (absperrbar mit Klappe), ein Abstellbord und eine anbaubare „Kochnische" passen nicht nur gut zueinander, sondern das Ganze ist überaus praktisch und genau so, wie man es braucht. Ein weiterer Vorteil besteht darin, daß damit alles seinen Platz hat und man nicht erst in der näheren und weiteren Umgebung das Nötige zusammensuchen muß. Richtpreis 78.00 DM ohne Zubehör. Koffermaße 72×34×17 cm, Gewicht ca. 10 kg.

Camping-Küchenkoffer:

Wer so etwas besitzt, der braucht sich keine Sorgen mehr zu machen, denn hier ist an alles und jedes gedacht, was man für die tägliche Kocherei braucht: vom Salzfaß bis zu den Vorratsbüchsen, vom Eierbehälter bis zum Scheuerballen, vom Stopfei bis zum Senfautomat und von der Mehlschaufel bis zur Tischtuchklammer. Ein weiterer Vorteil so eines Camping-Küchenkoffers besteht darin, daß er aufgeklappt genau auf die oberste Platte des Camping-Küchentisches paßt. Richtpreis 166.00 bis 196.00 DM. Koffermaße 72×34×16 cm, Gewicht ca. 9 kg.

Picknicktaschen und Koffer:

Wer aus seinem Küchenkoffer Teller und Schneidebrettchen herauswerfen will, um dafür Platz für weitere Vorratsdosen oder für Konserven zu schaffen, der sei auf die Picknick-Zusammenstellung aufmerksam gemacht, in der Flaschen, Tassen, Teller und alles Zubehör schön festgeschnallt untergebracht sind. Obwohl diese Zusammenstellung ursprünglich mehr auf die Erfordernisse eines Picknicks als für die Bedürfnisse eines Campings zugeschnitten wurden, sind sie zur Ergänzung eines Küchenkoffers durchaus brauchbar. Wer da aber glaubt, damit diesen ersetzen zu können, ist im Irrtum! Richtpreis je nach Ausführung 44.00 bis 145.00 DM.

Verschiedenes:

Neben Zweiflamm-Kochern mit Windschutz (sehr wichtig!) (55.00 bis 87.00 DM) gibt es jetzt Zwei-Brennstoff-Kocher, die mit Benzin oder Petroleum betrieben werden können (46.50 DM) und Propan-Gas-Kocher, die mit einem Flascheninhalt etwa 4½ Stunden auskommen (komplett 79.60 DM, Ersatzflasche 36.00 DM). Bei den „Kleinigkeiten" kam eine „Fächertasche" (6.20 DM) auf den Markt, in die man kleinere Gegenstände übersichtlich hineingeben kann, dann tauchte eine Universal-Tragtasche aus Plastikmaterial auf (9.60 DM), die sich gleichgut zum Wasser-, Eis- und Abfalltransport eignet. Dann sah man praktische Eikapseln mit einem Gewinde an den Enden, die verkehrtherum zusammengeschraubt einen Eierbecher abgeben (0.75 DM), einen Dämpf-Kochtopf (21.30 DM) gibt es jetzt auch, und die Zelt-Fliegenschutzschränke (8.00 bis 27.00 DM) sind schließlich auch praktischer geworden.

Billige Zelte:

Wer als Neuling wissen will, was heute ein einfaches Zelt kostet, dem seien folgende Richtpreise verraten: 190×120 cm = 74.00 bis 86.00 DM; 200×130 cm = 99.00 bis 127.30 DM; 200×160 cm = 123.00 bis 341.30 DM; 200×200 cm = 259.00 bis 470.30 DM. Dazu kommen pro Person für Luftmatratzen 29.70 bis 59.40 DM und für einen Schlafsack 39.50 bis 98.00 DM. Großzelte kosten 610.00 DM, 696.50 DM, und noch mehr.

Der Poncho-Zoeppritz:

Das ist ein modernes Kleidungsstück, farbenfreudig wie ein südamerikanischer Poncho und überaus praktisch. Kein Wunder, daß diese aus flauschigem Wollmaterial hergestellte Reisedecke zum Messeschlager des letzten Jahres wurde. Der Dreh dabei ist, daß in der Mitte 2 aufeinander zulaufende Reißverschlüsse angebracht sind. Öffnet man die, kann man den Kopf durchstecken, und mit einem Gürtel aus gleichem Material wird das Ganze um die Hüften festgezurrt. Warm, modisch, praktisch und vielseitig verwendbar — also eigentlich das Richtige für „sie" als Belohnung: denn ein altes Sprichwort heißt: alles kann man fürs Camping kaufen — nur nicht die Campingfrau! *G. B.*

Eva und das Gaspedal

Ich gehöre nicht etwa zu den Frauen, die die Sache mit dem Zwischengas nie begreifen! Fridolin sagte sogar neulich in meiner Gegenwart zu Gästen, ich führe ausgezeichnet. Und das will etwas heißen, denn er hat immer Angst, ich würde ihm zu üppig.

Heute nun fahre ich im Vollgefühl meiner Kunst durch Eis und Schnee die Karthäuserstraße entlang — zwischen gestrandeten Wracks, die den Straßenrand zieren, flott wie eine Sardelle. Silbergrau sowieso. Bevor ich nun die Parkallee kreuze, gebe ich Zwischengas. Der Motor heult gehorsam auf, und dann —

Er heult immer noch weiter, obwohl ich den Fuß lange vom Gashebel herunter nahm. Er macht vielleicht ein Getöse — es ist nicht zum Aushalten. Ich kann mir das nicht anders erklären, als daß das ganze Auto verrückt geworden ist. Natürlich gucken schon die Leute! Die da, mit dem schiefen Hut, die soll sich man nicht haben: sitze sie erst mal in einem brüllenden Wagen, der ganz von alleine fährt!

Ich habe den Fuß auf dem Bremspedal mit allem verfügbaren Körpergewicht belastet: dem Auto ist das ganz egal. Es fährt. Eigentlich schliddert es. Aus irgendeinem dunklen Grunde sind wir ganz links — und nun fegen wir über die Parkallee wie ein Eisschlitten, ohne daß die Sardelle die Vorfahrt irgendwie zur Kenntnis genommen hätte. Komischerweise kam niemand daher, uns zu rammen.

Wie, wenn ich nun nie mehr anhalten kann? Der Tank ist gerade frisch gefüllt. Ich sollte wenigstens südwärts halten — dort ist es wärmer und sowieso viel schöner als hier. Aber ich weiß natürlich nicht, wo Süden ist, und nach der Uhr und der Sonne zugleich Ausschau zu halten ist mir bei dieser Höllenfahrt unmöglich. Wenn ich nun nordwärts geriete? Da ist dann bald die See. Sie ist gewiß zugefroren. Schon sehe ich mich als einen einsamen, ganz winzigen, silbernen Punkt verloren über die unermeßliche Eisfläche gleiten, indessen sie im Radio nach mir fahnden. „Achtung! Achtung! Mutter von vier Kindern mit Auto abgängig; vermutlich einem Verbrechen zum Opfer gefallen."

Aber, fällt mir da ein, man sollte sich nicht so schnell verloren geben. Vielleicht habe ich etwas falsch gemacht? Beim Reiten ist auch nie das Pferd schuld, wenn etwas schief geht. Und ich lasse mich nicht so mir-nichts-dir-nichts ins Verderben reißen! Und wie ich mich da so zusammennehme, kommt der rettende Gedanke: ich ziehe einfach den Schlüssel heraus!

Schon stehen wir. Ziemlich links. Die Bremsspur ist beachtlich. Stolz betrachte ich die im Schnee sichtbaren Spuren meiner Anstrengung. Habe ich das Ganze nicht letzten Endes grandios gemacht? Fridolin hat recht: Ich bin eine gute Fahrerin. Sonst führe ich immer noch, führe und führe — es wäre just wie beim Skilaufen, wo man auch nur „Obacht" schreien kann, wenn einer kommt.

Eins steht fest: In diese Höllenkutsche steige ich jedenfalls nicht wieder. Ich werde Fridolin antelefonieren. Lassen wir das Biest von einer Sardelle doch stehen, wo es gerade steht. Die Türen schließe ich nicht ab, dann kann's bei Seite schieben, wen immer es stören möchte.

Naja, sagt dann Fridolins Stimme am anderen Ende des Drahtes, das sei doch ganz einfach: Der Gashebel sei eingefroren. Woher er das nun wieder weiß, bei 10 km Entfernung. Er ist ein kluger Mensch. Ich brauche, meint er, doch nur die Kupplung zu treten und den Gashebel indessen hochzuziehen. Mit der Hand, jawohl. Danke sehr: Wenn es auf der Straße zu naß ist, kann ich ja ebenso gut mit einem Bein auf der Dachkantel spazieren, wie? Ich versichere eifrig, wie ich den Schlüssel herausnahm — und da — aber er beharrt auf der Kupplung. Dies ärgert mich. Ich hänge ab. Mag er sehen, wie er zu seiner Sardelle kommt!

Natürlich, das mit der Kupplung habe ich in der Fahrprüfung ganz richtig gesagt; daß sie Getriebe und Motor trennt und so. Aber wieso sie das tut, das ist mir ein Rätsel. Ich versuchte es auch nie zu lösen — wozu, solange sie ihre Pflicht tat? Eine Hexerei muß auch hier im Spiele sein: ein Pedal wie an meinem Flügel, und dann solchen Einfluß auf einen Motor, der ganz woanders sitzt!

Fridolin meinte später, er wisse einen Mann, der im Besitz eines auf einen Tisch montierten Motors sei, daran könne ich drehen. Und dann sähe ich endlich einmal, wie das so im Eingeweide der Sardelle zuginge. Und es bestünde vielleicht Hoffnung, daß ich es auch behielte und anwendete.

Der Arme: Noch immer kennt er die Frauen nicht. Meint er, ich begriffe irgend etwas, nur weil ich an einem Drehum fingern dürfe? Ich werde furchtbare Angst haben, er könne auf die Idee verfallen, mir alle diese mutmaßlichen Hebel und Rädchen zu erklären. So werde ich ihm sofort versichern, nun fiele es mir wie Schuppen von den Augen, und alles sei mir klar! Alles? Keine Frage mehr? Danke, du Lieber. Keine. Komm nur endlich hier heraus, Geruch von Eisen und Rost habe ich schon immer ekelhaft gefunden.

Und was die Sache mit dem Schlüssel angeht, den ich so geistesgegenwärtig herausgezogen habe, so ist es wohl klüger, nicht noch einmal davon anzufangen, sondern auf das verdiente Lob zu verzichten. Sonst fängt er wieder mit der Kupplung an — wer weiß: Männer sind so hartnäckig. Und dies alte Vorurteil, daß Frauen doch nie fahren lernen, revidieren sie um keinen Preis, und wenn man noch so handgreifliche Proben gibt. *Gela Steinhardt*

Junger Schwede

Die schwedische Auto- und Flugzeugfabrik Saab brachte den Prototyp eines Fiberglas-Sportwagens unter dem Namen „Sonett" heraus, dessen (von Heinkel gebauter) Dreizylinder-Zweitakter 57,5 PS abgeben soll. Der kleine Frontantriebswagen soll mit einem Verkaufspreis von rund 13 000 DM in Serie gehen. Foto: Pressens-Bild (dpa)



Ein Problem ohne Lösung: SERIENWAGENRENNEN

Der Belgische Automobilmeister von 1955, Paul Frère, gilt auf dem Gebiet des Serienwagensportes als die europäische Kapazität. Er hat auf reinen Serienwagen erfolgreich an der Mille Miglia teilgenommen und das vom Automobil-Club Spa auf der Rundstrecke von Spa-Francorchamps veranstaltete Serienwagenrennen gewonnen. Wir haben ihn deshalb gebeten, einmal zu dem Gebiet des Serienwagensportes umfassend Stellung zu nehmen, denn gerade hier sehen wir für die Zukunft ein reiches Betätigungsfeld für die breite Schicht automobilsportinteressierter Kreise, außerdem aber auch eine Motorsportart, an der rein technisch die Industrie sehr stark interessiert sein dürfte. Red.

Serienwagenrennen sind gewiß ein Problem. Denn Serienwagen sind nicht mit dem einzigen Ziel konstruiert, möglichst schnell zu sein, auch wenn es sich um sportliche Wagen handelt. Preis, Fahrkomfort, Lebensdauer und Wirtschaftlichkeit müssen bei der Konstruktion berücksichtigt werden. Dies sind aber gerade Eigenschaften, die meist auf Kosten der Geschwindigkeit erkauft werden. Und somit ist ein serienmäßiger Gebrauchswagen noch lange nicht besser als der andere, weil er für eine Runde des Nürburgringes einige Sekunden weniger braucht. Rennen lassen die Eigenschaften eines Serienwagens nur sehr einseitig erscheinen und können von der Güte eines Fahrzeuges — als Ganzes betrachtet — ein vollkommen falsches Bild geben, und zwar um so mehr, als es sich um ein weniger sportliches Auto handelt. Es ist also kein Wunder, daß manche Firmen entschieden gegen Serienwagenrennen Stellung nehmen, auch wenn sie recht gute Wagen bauen. Es sind dies die Firmen, die sich vor allem Fahrkomfort oder Wirtschaftlichkeit als Ziel gesetzt haben, oder den Preis besonders niedrig halten wollen: Ein Triumph Sport-Zweisitzer hat begreiflicherweise gegen einen 2 Liter-Maserati, der viermal soviel kostet, nicht die geringste Chance; trotzdem haben aber Tausende an ihm ihre Freude.

Voraussetzung eines interessanten Serienwagenrennens ist also, daß die Wagen in solcher Weise in Kategorien eingeteilt werden, daß sie in bezug auf Zweck, Geräumigkeit und Preis untereinander wirklich vergleichbar sind. Der Teilnahme von ausgesprochenen Tourenwagen steht nichts im Wege, vorausgesetzt, daß alle teilnehmenden Wagen den gleichen Charakter aufweisen und demselben Zweck entsprechen.

Daß für Serienwagenrennen der Hubraum keine genügende Vergleichsbasis bietet, ist klar: Bei gleichem Hubraum sind Sportwagen selbstverständlich schneller als 4- bis 6sitzige Tourenwagen, und teure Wagen schneller als billige Autos vergleichbaren Charakters. Will man also die Ausschreibung so gestalten, daß nur vergleichbare Wagen miteinander in Konkurrenz stehen, dann müssen die Wagen nicht nur nach ihrem Hubraum, sondern auch unter Berücksichtigung ihres Preises und der Anzahl ihrer Sitze eingeteilt werden. Es wäre sogar sehr gut möglich, eine Formel zu finden, in der diesen drei Faktoren zugleich Rechnung getragen würde, so daß z. B. ein 2 Liter Sport-Zweisitzer für 10 000 DM im gleichen Rennen starten würde wie eine 20 000 DM kostende, 4,5 Liter Sechssitzer-Limousine. Es könnten sich hieraus spannende Rennen ergeben. Aber Rennen, in denen grundverschiedene Wagen direkt miteinander konkurrieren, sind wertlos; aus dem Umstand, daß die Limousine schneller gewesen ist als der halb so teure, maschinell kleinere Sportwagen oder umgekehrt, ist kein Schluß hinsichtlich der Güte des einen oder anderen Wagens zu ziehen.

Drei Gruppen genügen

Es ist also vorerst notwendig, die Wagen nach ihrer jeweiligen Bestimmung einzuteilen. Hierzu genügen drei Gruppen, vorausgesetzt, man beschränkt sich auf solche Wagen, die in genügenden Stückzahlen angefertigt werden, um ehrlich den Namen „Serienwagen" tragen zu können, ob frisiert oder nicht.

Der ersten Gruppe würden alle serienmäßigen Tourenwagen angehören. Als Tourenwagen werden jene bezeichnet, die bei einem Hubraum bis 750 ccm mindestens 2 Sitze und einen geräumigen Gepäckraum, bei einem Hubraum von über 750 ccm mindestens vier Sitze haben. In Frage kommen nur geschlossene Wagen oder Cabriolets mit nicht abnehmbaren Seitenfenstern. Alle Sitze und Gepäckräume müßten festgesetzten Mindestmaßen entsprechen, die bei starken Wagen größer wären als bei Fahrzeugen der kleineren Klassen. Außerdem könnten nur solche Typen der Tourenwagenklasse angehören, deren *Jahres*produktion mindestens 1000 Stück beträgt, und zwar nur nach der Fertigung des tausendsten Wagens inerhalb einer Zeitspanne von zwölf Monaten.

Die zweite Klasse könnte man weiterhin mit dem schon eingeführten Namen Gran Turismo bezeichnen. Die jetzige Definition eines Gran Turismo-Wagens könnte in großen Zügen ebenfalls beibehalten werden, obwohl es zweckmäßig erschiene, die vorgeschriebene Mindeststückzahl von insgesamt 100 Wagen auf 100 Wagen *jährlich* zu erhöhen und zusätzlich noch vorzuschreiben, daß die Türschwellen beim unbelasteten Wagen nicht höher als 40 Zentimeter über dem Boden liegen dürfen. In die gleiche Gruppe könnten auch modifizierte Tourenwagen eingegliedert werden, also Wagen, die in der ersten Gruppe homologiert sind, jedoch wegen Änderungen am Maschinenaggregat oder wegen nicht serienmäßiger Karosserie nicht mehr zu den serienmäßigen Tourenwagen gehören. Selbstverständlich müßten die wichtigsten Merkmale der Grundtype, wie z. B. die Motorabmessungen, das Ventilbetätigungssystem, die Fahrgestellbauart, das Federungssystem, der Radstand, die Spurweite usw., beibehalten werden, während die Karosserie mindestens den Gran Turismo-Bestimmungen entsprechen müßte.

Es ist anzunehmen, daß im vorgeschlagenen Sinne abgeänderte Tourenwagen leistungsfähiger Grundtypen ohne weiteres mit serienmäßigen Gran Turismo-Wagen konkurrieren könnten.

Als serienmäßige Sportwagen würden dann alle Wagen gelten, die den Gran Turismo-Bestimmungen nicht entsprechen und von denen ebenfalls mindestens 100 Stück jährlich gefertigt werden oder wurden. Eine Erhöhung der bisherigen Mindeststückzahl von insgesamt 25 Wagen auf das Vierfache jährlich erscheint unerläßlich, um getarnte Grand Prix-Wagen auszuschließen und die Rennen auf solche Wagen zu beschränken, die auch außerhalb von Rennen Verwendung finden können. Modifizierte Gran Turismo-Wagen würden ebenfalls in diese dritte Gruppe eingegliedert werden.

Der Preis in der Klassifizierung

Selbstverständlich müßte jede Gruppe in verschiedene Klassen oder Kategorien eingeteilt werden. Auch hier erscheint jedoch eine Gliederung nach dem Hubraum allein nicht gänzlich zufriedenstellend; besser wäre es, wenn auch der Kaufpreis des Wagens in Betracht gezogen werden könnte.

Formeln, die den Preis berücksichtigen, sind jedoch auf Grund der jetzigen internationalen Bestimmungen nicht zugelassen. Dies läßt sich sehr leicht daraus erklären, daß es bisher undurchführbar erschien, Preisklassen international festzulegen, weil damit die Möglichkeit bestanden hätte, daß in einzelnen Fällen durch unzweckmäßige Einteilung manche Wagen — bewußt oder unbewußt — stark bevorzugt worden wären.

Bei der jetzigen, relativ festen Währungslage in Europa und Amerika könnte jedoch eine Revision dieser Stellungnahme in Betracht gezogen werden. Selbstverständlich wäre es ebenso falsch, die Wagen der verschiedenen Gruppen nur auf Grund ihres Preises, ohne Berücksichtigung ihres Hubraumes, einzuteilen. Es muß also eine Formel gefunden werden, die beiden Faktoren Rechnung trägt. Vorliegende Erfahrungen zeigen, daß innerhalb einer gegebenen Gruppe solche Wagen, für welche das Produkt: Wurzel des Verkaufspreises mal Hubraum gleich ist, im allgemeinen auch vergleichbare Leistungen aufweisen.

So könnten wir jede Gruppe in vier oder fünf verschiedene Klassen einteilen, die durch Mindest- und Höchstwerte von

$$\sqrt{\text{Verkaufspreis}} \times \text{Hubraum}$$

begrenzt wären.

Als Verkaufspreis wäre es am zweckmäßigsten, den Preis im Lande der Herstellerfirma zu nehmen. Eventuell könnte man sich auch nach dem Preis

Foto: Kindermann



in Ländern ohne eigene Autoindustrie wie Belgien oder die Schweiz richten.

Setzen wir beispielweise für verschiedene Wagen der Gran Turismo-Gruppe die z. Zt. in Belgien gültigen Preise ein, so ergeben sich für die vorgeschlagene Formel folgende Werte:

Triumph TR 2 Coupé mit Schnellgang $\sqrt{156\,000} \times 2 = 793$

Porsche 1600 $\sqrt{175\,000} \times 1{,}6 = 669$

Porsche 1600 Super $\sqrt{199\,000} \times 1{,}6 = 713$

Porsche Carrera $\sqrt{282\,000} \times 1{,}5 = 797$

Alfa-Romeo Giulietta Sprint $\sqrt{189\,000} \times 1{,}3 = 565$

Porsche 1300 Super $\sqrt{199\,000} \times 1{,}3 = 579$

Die Ergebnisse stehen in gutem Verhältnis zu den von den verschiedenen Wagen in sportlichen Veranstaltungen erzielten Leistungen.

Setzen wir nun für einige große Wagen der Tourenwagengruppe die Werte ein, so ergäbe sich für

Chevrolet V8 $\sqrt{160\,400} \times 4{,}32 = 1730$

Ford V8 $\sqrt{149\,000} \times 4{,}46 = 1720$

Jaguar Mark VII $\sqrt{225\,000} \times 3{,}44 = 1632$

Mercedes 300 $\sqrt{338\,000} \times 3 = 1745$

Auch diese Wagen würden auf einer mittelschnellen Rennstrecke vergleichbare Ergebnisse erreichen.

Hieraus geht hervor, daß es auf Grund der vorgeschlagenen oder einer ähnlichen Formel durchaus möglich ist, die Unterteilung der verschiedenen Gruppen so vorzunehmen, daß sowohl dem Preis als auch dem Hubraum Rechnung getragen wird. Im Zusammenhang mit den schon erwähnten Umständen dürfen jedoch die Schwierigkeiten, auf die eine internationale Anerkennung einer solchen Formel stoßen würde, nicht unterschätzt werden. Hierzu kommt noch, daß nur für serienmäßige, aber nicht für modifizierte Wagen Preise vorliegen. Diese Schwierigkeit könnte jedoch so umgangen werden, daß für Wagen, bei denen nur die Karosserie oder nur mechanische Aggregate nicht serienmäßig sind, der Katalogpreis um 50%, bei Änderungen beider Art, um 100% erhöht wird.

Erweisen sich die mit der Berücksichtigung des Verkaufspreises zusammenhängenden Schwierigkeiten als zu groß, dann gibt es nur ein Mittel, auf einer Hubraumbasis die teuersten Wagen nicht übermäßig zu bevorzugen: die zur Anerkennung als „Serienwagen" geforderten Produktionszahlen stark zu erhöhen, und zwar bei Tourenwagen auf mindestens 4000 bis 5000 Wagen *jährlich*, bei Gran Turismo auf mindestens 500 Stück *jährlich*. Dies ist bei weitem der einfachste Weg zum angestrebten Ziel, hat aber den Nachteil, daß eine Reihe nicht übermäßig teuerer Wagen aus kleineren Fabriken ausgeschlossen werden.

Der Verbrauch in der Wertung

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß die Geschwindigkeit allein keinen genügenden Aufschluß über die Güte eines Tourenwagens gibt. Dies ist einer der Gründe, weshalb wir ausgesprochene Tourenwagen von der Gruppe der Gran Turismo Wagen getrennt haben. Bisher haben wir es angestrebt, die Fahrzeuge nach ihrem Charakter, ihrem Preis und ihrem Hubraum zu gruppieren, um sie dann auf Grund der auf einer Rennstrecke erreichten mittleren Geschwindigkeit zu bewerten. Man könnte aber ebensogut eine Wertung herbeiführen, die mehr als einer einzigen Eigenschaft Rechnung trägt. So könnte z. B. der Verbrauch zur Wertung herangezogen werden. Eine solche Formel kam vor einigen Jahren beim vom Royal Automobile-Club de Spa in Belgien veranstalteten Großen Preis der Serienwagen zur Anwendung.

Am Vortage des Rennens mußten alle Teilnehmer am Tourenwagenrennen auf der Rennstrecke von Francorchamps, wo auch das Rennen ausgetragen wurde, mit 5 Liter Kraftstoff, bei einem Mindestdurchschnitt von 80 km/st, den größtmöglichen Weg zurücklegen. Das Benzin war in einem genau kalibrierten Glas enthalten, und der Fahrer wurde auf dieser Fahrt von zwei Kommissaren begleitet. Der eine hatte die Aufgabe zu kontrollieren, ob der Fahrer nicht aus Sparsamkeitsgründen auskuppelte; der andere mußte nach Verbrauch der 5 Liter einen kleinen Sandsack aus dem Wagen werfen, wodurch genau ermittelt werden konnte, wie weit der Wagen mit dem zugeteilten Benzin gekommen war. Sonst hätten manche Teilnehmer einen Vorteil daraus ziehen können, wenn der Tank gerade auf einer der längeren bergab führenden Strecken der Bahn leergelaufen war.

Für die Wertung wurde die so zurückgelegte Strecke mit dem Faktor 2 multipliziert (entsprechend der Strecke, die mit 10 Liter Kraftstoff zurückgelegt worden wäre) und zur Distanz addiert, die der Teilnehmer am nächsten Tage in einem zweistündigen Rennen hinter sich brachte. Gesamtsieger wurde der, der die größte Gesamtstrecke zurückgelegt hatte. Durch zweckmäßiges Ansetzen der Mindestgeschwindigkeit in der Verbrauchsprüfung ergab diese Formel ein Handicap, das allen Wagen ungefähr gleichwertiger Konstruktion, vom Dyna-Panhard bis zum schweren Amerikaner, gute Chancen gab. Ein weiterer Vorteil war, daß alle Teilnehmer an der Veranstaltung mehr Aussichten auf einen werbemäßig auswertbaren Erfolg hatten, sei es in der Verbrauchsprüfung, im Rennen oder im Gesamtklassement. Selbstverständlich wurden nach der Verbrauchsprüfung die Motorhauben sofort plombiert und durften bis nach Ablauf des Rennens nicht mehr geöffnet werden, so daß an den Einstellwerten in der Zwischenzeit nichts geändert werden konnte.

Wahl der Strecke

Ungeachtet der Formel, nach welcher das Rennen ausgetragen wird, ist die Wahl der Rennstrecke bei Serienwagenrennen viel wichtiger als bei Rennen, die von ausgesprochenen Rennwagen bestritten werden. In diesem Zusammenhang muß nochmals darauf hingewiesen werden, daß Serienwagen einen Kompromiß darstellen und daß infolgedessen eine Strecke umso besser ist, je mehr sie die vielseitigen Eigenschaften eines Serienwagens zum Vorschein bringt. Auf einer sehr schnellen Strecke kommt die Höchstgeschwindigkeit so sehr zur Geltung, daß ein langsamerer Wagen, auch wenn seine Fahreigenschaften weitaus besser sind als die des schnelleren, von diesem vollkommen in den Schatten gestellt wird. Die Lage ist hier ganz anders als bei Rennwagen, die alle dem gleichen Zweck entsprechen und in ihrer Leistung und ihren Fahreigenschaften einander viel näher liegen, als es bei serienmäßigen Touren- und auch (in geringerem Maße) Sportwagen der Fall ist. Außerdem sind Rennwagen so schnell, daß die Spitzengeschwindigkeit viel weniger zur Geltung kommt, als es bei langsameren Serien- und insbesondere Tourenwagen der Fall ist.

Nur auf Strecken, die wenigstens teilweise kurvenreich sind, können die Fahreigenschaften voll zur Geltung kommen, und dabei darf nicht vergessen werden, daß eine Strecke, die für einen Grand Prix-Wagen verhältnismäßig langsam ist, für einen Tourenwagen der mittleren Klasse in manchen Fällen durchweg mit Vollgas befahren werden kann! Nur solche Strecken, wo Beschleunigung, Bremsen und Kurvenlage voll zum Tragen kommen, können es verhindern, daß in den verschiedenen Klassen immer die gleichen Wagentypen die Lorbeeren davontragen, weil sie in der Spitze 5 oder 10 km/st schneller sind als ihre Gegner.

Die Kontrolle der Serienmäßigkeit

Die größte Schwierigkeit in der Veranstaltung von Serienwagenrennen ist jedoch bis jetzt noch unerwähnt geblieben: wie soll einwandfrei festgestellt werden, daß alle zum Rennen antretenden Wagen im Sinne der Ausschreibung wirklich „serienmäßig" sind? — Praktisch gibt es hierfür kein anderes Mittel, als die Wagen vor oder nach dem Rennen in ihre Einzelteile zu zerlegen und Material, Abmessungen und Toleranzen mit den offiziellen Angaben der Herstellerfirmen zu vergleichen. Dies geschieht u. a. beim „Mobilgas Economy Run" in den Vereinigten Staaten, wäre aber bei einer größeren Anzahl Veranstaltungen und bei der Teilnahme von Privatfahrern undenkbar.

In den Jahren 1952 und 1953 griff der Royal Automobile-Club de Spa für sein Tourenwagenrennen zu einem anderen, einfacheren Mittel: jeder der teilnehmenden Wagen wurde von einem herangezogenen Gerichtsvollzieher aus einer Gruppe von zehn neuen Wagen des gleichen Typs entnommen. Sofort nach dieser Wahl wurden alle mechanischen Aggregate von Sachverständigen in solcher Weise plombiert, daß an ihnen nichts geändert werden konnte. Daraufhin wurden die Wagen zum Einfahren freigegeben. Die Plomben waren so angebracht, daß Einstellungen, wie sie im normalen Kundendienst vorgesehen werden, durchgeführt werden konnten. Falls ein Schaden auftrat, der zur Entfernung einer Plombe zwang, so durfte er nur in Anwesenheit eines Sachverständigen und eines Delegierten der Veranstalter behoben werden, worauf eine neue Plombe angebracht wurde. Leider ist diese verhältnismäßig einfache Methode nur bei fabrikneuen Wagen durchführbar, was auch in den meisten Fällen die Teilnahme von Privatfahrern ausschließt, in deren Interesse ja Serienwagenrennen größtenteils gerade organisiert werden.

Eine Überprüfung der Wagen, die es ermöglicht, mit fast 100prozentiger Sicherheit festzustellen, daß sie wirklich der Serie entsprechen, ist also praktisch kaum durchführbar. Infolgedessen muß man sich mit einer oberflächlichen Prüfung (d. h. einer Prüfung ohne Zerlegung, die aber so weit gehen kann, daß die verschiedenen Übersetzungen kontrolliert werden) vor dem Rennen und dem Abnehmen des Zylinderkopfes der erfolgreichen Wagen, zur Prüfung der Motorabmessungen, Steuerzeiten, Ventile usw. nach dem Rennen begnügen. Eine weitergehende Kontrolle kann praktisch nur dann vorgenommen werden, wenn gegen einen Teilnehmer eine Reklamation vorliegt. Vom sportlichen Standpunkt aus ist dies ein recht bedauerlicher Zustand.

Dies ist schon ein wichtiger Grund, der es zweckmäßig erscheinen läßt, nicht auf striktere Serienmäßigkeit zu bestehen, und Änderungen an solchen Teilen zuzulassen, durch die eine Erhöhung der Leistung erreicht werden kann und wo eine Kontrolle nicht leicht durchführbar ist. Auch solche Modifikationen, die mit nur verhältnismäßig geringen Kosten eine Leistungssteigerung ermöglichen, wie z. B. die Verwendung von Vergasern eines anderen als des serienmäßigen Modells, oder gar das Anbringen von mehr Vergasern, als ursprünglich vorgesehen, die Verwendung anderer Stoßdämpfer oder von Kurvenstabilisatoren, wo ursprünglich keine vorgesehen sind, könnten gestattet werden.

Dies würde nicht nur die Aufgabe der Organisatoren weitgehend erleichtern, sondern auch den technischen Fortschritt fördern und eine Weiterentwicklung verschiedener Wagentypen herbeiführen, die sie mit anderen, ursprünglich schnelleren Typen im Rennsport konkurrenzfähig machen würde. Hierdurch könnte verhindert werden, daß diese oder jene Klasse von einer Marke beherrscht wird, ohne anderen Wagen die geringste Chance zu lassen.

*

Oberflächlich gesehen scheint es viel einfacher zu sein, ein Rennen für Serienwagen zu veranstalten, als irgend ein anderes. Je mehr man sich in das Problem hineinarbeitet, umso größer erscheinen jedoch die Schwierigkeiten. Schon die Frage „Was ist ein Serienwagen?" wird jeder, je nach seiner Auffassung oder seinem Interesse, anders beantworten. Es ist daher nicht erstaunlich, daß hier kein allgemein gültiges Rezept für die Durchführung von Serienwagenrennen gegeben werden kann. Der Zweck dieses Aufsatzes war nur, auf die Vielseitigkeit der Schwierigkeiten und auf einige mögliche Lösungen einzelner Probleme hinzuweisen. *Paul Frère*

Die Verkappten

„Unlängst las ich in Ihrer Zeitschrift, daß sich die Firma Daimler-Benz nach ihrem Rückzug vom Grand Prix-Sport auch an Veranstaltungen des Tourenwagensportes nicht werksseitig beteiligen werde. Als gläubiger Leser solcher Veröffentlichungen war ich sehr erstaunt, bei der Rallye Sestrière zwei Werkswagen vom Typ 300 SL (Schock/Moll und Engel) sowie Herrn Kling am Start zu sehen."

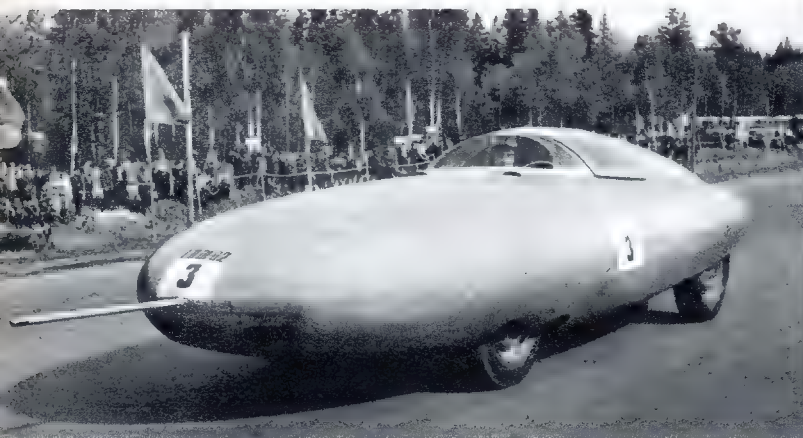
Dies schrieb uns ein Leser, der einen guten Namen als reiner Privatfahrer im Tourenwagensport hat. Nun, daß in unserer Notiz von einer Werksmannschaft die Rede war und Privatfahrer selbst mit vom Werk zur Verfügung gestellten Wagen noch als Privatfahrer melden, auftreten und konkurrieren können, sei nur am Rande erwähnt. Auch Karl Kling, als die Kunden betreuender Werksrepräsentant, — wenn es sich auch in Sestrière nicht um Kunden handelte — verstößt durchaus nicht gegen das Reglement. Aber darum geht es hier nicht, und darum geht es im Grunde genommen auch nicht unserem Briefe schreibenden Freund, es handelt sich hier vielmehr um die Stellung des motorsporttreibenden Privatmannes, der sein Fahrzeug beim Händler kauft, es — soweit das im Reglement zulässig ist — entsprechend hintrimmt, Ausschreibungen studiert, spart, zahlt; sich schließlich freut, wenn er einen guten Platz bei irgendeiner Rallye herausfährt und einen schönen Pokal mit nach Hause bringt. Ist er besonders ehrgeizig, dann wagt er sich sogar an die Europameisterschaft heran, und wenn er gut abschneidet, helfen ihm manchmal sogar die Zubehörfirmen mit mehr oder weniger lukrativen Verträgen, und eines Tages erhält er sogar einen Werkswagen. „Siehst du", wird er sich dann sagen, „jetzt hast du es geschafft und kannst endlich mit Aussicht auf Erfolg bei der Europameisterschaft starten!"

Andere, die später angefangen haben als er, werden dann als echte Privatfahrer nach Sestrière, Monte Carlo oder sonstwohin kommen und feststellen, daß das ein „Verkappter" ist, der da fährt und sich im stillen denken: „Na warte, wenn ich nach Hause komme, dem werd' ich's geben!" Er kommt dann nach Haus, es ist nicht mehr ganz so schlimm, wie es in Sonstwohin war, doch für einen freundlichen, aber eindeutigen Brief an den armen Redakteur, der auch nur ein Mensch ist, mit vielen oder wenig Fehlern, reicht es gerade noch. Der Redakteur greift sich die Nummer, in der das gestanden haben soll, was man ankreidet. Er stellt fest, daß es doch nicht ganz so war, setzt sich hin, schreibt einen netten Brief und überlegt sich, was er eigentlich für die tun könnte, die da am Anfang dieser Betrachtung genannt werden. Nach reiflichem Studium des vorliegenden Materials kommt er zu der Erkenntnis, daß Privatfahrer in der Automobilweltmeisterschaft das fünfte Rad am Wagen sind, beim Coupe des Constructeurs kaum mitzureden haben, und, nachdem die Schocks, die Schlüters und die Dr. Schwinds nun alle Werkswagen fahren — als Privatfahrer, versteht sich — auch dort die Trauben ziemlich hoch hängen.

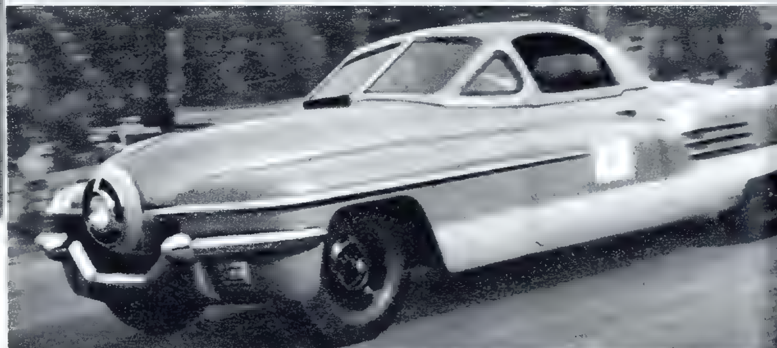
In der Europameisterschaft für Tourenwagen werden normale Serien - Tourenwagen und Serienwagen „Grand Tourisme" zugelassen. Wenn es nun die Ausschreibung eines Wertungslaufes will, dann sind für die normalen Serien-Tourenwagen die Chancen von vorneherein im Eimer. In der Grand Tourisme-Klasse nämlich rangieren solche Boliden wie der Mercedes-Benz 300 SL, der Porsche-Carrera und jetzt auch der 2-Liter-Maserati mit einem Sechszylinder-Motor, der vom Formel 2-Rennwagen abstammt. Unser kleiner Mann kann sich nun kaum einen Carrera oder SL kaufen, er zieht seine DKW-Sonderklasse, den VW oder was da sonstnoch fährt, aus der Garage und schaut gar bald — wie man so schön zu sagen pflegt — durch die Röhre. Die meisten Rallyes haben nämlich Sonderprüfungen, bei denen manchmal nur die Zeit, manchmal auch Zeit und Regelmäßigkeit gewertet werden. Nun erfreuen sich die Sonderprüfungen heute einer so großen Beliebtheit, daß sie bei fast allen Rallyes auftreten und auf die Endscheidung einen entscheidenden Einfluß haben. Die Werksunterstützten, mit ihren prima präparierten, vielpferdigen Autos, technischen Hilfen und wohlfundierten Ratschlägen sind dann von den rein Privaten nicht mehr zu schlagen. Es entscheidet also in der Hauptsache nicht mehr das fahrerische Können — daß es auch unter den 100%ig Privaten gute Fahrer gibt, wird wohl niemand bestreiten — sondern das Material. Die letzte Domäne des Privatsportsmannes, die Europameisterschaft für Tourenwagen, beginnt damit immer mehr eine Angelegenheit der Fabriken zu werden. Aber das allein ist es nicht, die wirkliche Ursache liegt tiefer. Das europäische Tourenwagen-Championat sollte nämlich allein den normalen serienmäßigen Tourenwagen vorbehalten bleiben. Denn was — so frage ich die daran Interessierten — haben ein Maserati 2-Liter-Sportwagen, ein MB 300 SL, ein Porsche-Carrera und gar bald auch ein Jaguar Typ D noch mit dem reinen Tourenwagen gemein? Normale Tourenwagen sind für eine größere Anzahl Motorsportbegeisterter erschwinglich und auch fahrerisch leichter zu beherrschen. Die Aussichten werden also gleichmäßiger verteilt sein, wenn reine Privatfahrer und Fabrikunterstützte auf reinen Tourenwagen ohne großen Leistungsunterschied gegeneinander antreten. Er soll nämlich auch schon bei unbekannten Privatfahrern Leute gegeben haben, die schneller waren als ein Fabrikunterstützter. Aber über dies alles sollte sich einmal die FIA Gedanken machen.

Gümo

Russische Sportfahrzeuge







Gar vielfältig in ihrer Art sind russische Sportfahrzeuge. Da findet man als neueste Konstruktion einen Vollstromlinier mit Flugzeugstaudüse zur Geschwindigkeitsmessung (links oben), neben einem Pobeda mit seiner aus der „romantischen Zeit" des Sportwagens stammenden Karosserie (unten). Rechts oben rast der stark an den Auto Union erinnernde 3 Liter Awangard über die Piste, und in der Mitte rechts ist ein aus dem SIS entwickelter Rennwagen zu sehen, der eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/st erreicht.



Runde um Runde

Am 28./29. April findet als eine der bedeutendsten automobilsportlichen Veranstaltungen Europas wieder die Mille Miglia statt. Dem Automobile Club di Brescia ist es trotz erheblichen Schwierigkeiten gelungen, diese Veranstaltung in ihrer Art zu erhalten. Der Start erfolgt wieder in Brescia, von dort aus führt die Strecke über Verona–Vicenza–Padua – Ferrara – Ravenna – Forli – Rimini – Pesaro – Ancona – Pescara – Popoli – Aquila – Rieti – Rom – Viterbo – Siena – Florenz über den Futa-Paß – Bologna – Modena – Parma – Piacenza – Cremona – Mantua nach Brescia zurück. Zugelassen sind insgesamt 400 Fahrzeuge ab 600 ccm, und zwar Sportwagen ohne Kompressor, Spezial-Tourenwagen und Gran Turismo-Fahrzeuge, die den von der internationalen Sportkommission der FIA herausgegebenen Vorschriften entsprechen. Neben dem Gesamtklassement werden im einzelnen folgende Klassen gewertet: Sportwagen, bis 750 ccm, 1100 ccm, 1500 ccm, 2000 ccm, 3000 ccm und über 3000 ccm; Spezial-Tourenwagen und Gran Turismo: bis 750 ccm, 1100 ccm, 1300 ccm, 1600 ccm, 2000 ccm und über 2000 ccm.

Der Automobilclub von Brescia wird zur Teilnahme an der Mille Miglia in Form einer Einladung auffordern. Das Vorrecht haben Fabrikrennställe, Mitglieder des Clubs Mille Miglia und besonders qualifizierte italienische und ausländische Fahrer. Nennungsschluß ist der 12. April, 12 Uhr. Von deutscher Seite wird ohne Zweifel das Auftreten des neuen Porsche Carrera in der Klasse Gran Turismo bis 1600 ccm besonders interessant werden. In der Gran Turismo-Kategorie bis 3000 ccm sind mehrere Mercedes-Benz 300 SL und bei den Sportwagen verschiedene Porsche Spyder 1,5 Liter am Start.

In der großen Sportwagenklasse dürfte sich der Hauptkampf zwischen Ferrari und Maserati abspielen, jedoch muß man abwarten, was der Rekordhalter Stirling Moss fährt. Für die großen Sportwagenrennen steht der Engländer bekanntlich bei Aston-Martin unter Vertrag. In der Sportwagenklasse bis 1,5 Liter erhält der Porsche in dem Maserati einen sehr starken Gegner. Allgemein erwartet man auch mit Spannung den neuen 1,5 Liter Ferrari, von dem aber noch nicht mit Sicherheit feststeht, ob er bis dahin schon fertig sein wird. Der erstmals bei der Mille Miglia zum Einsatz kommende 750 ccm Osca wird dieser Klasse neuen Auftrieb geben.

Zusammenfassend kann man sagen, daß Italiens berühmtes 1000-Meilenrennen durch den Wegfall einzelner Klassen eine Straffung erfahren hat, die sich für die ganze Veranstaltung vorteilhaft auswirken wird, wenn auch die von den Kleinfahrzeugen bisher gezeigten Leistungen für den Fachmann besonders interessant waren.

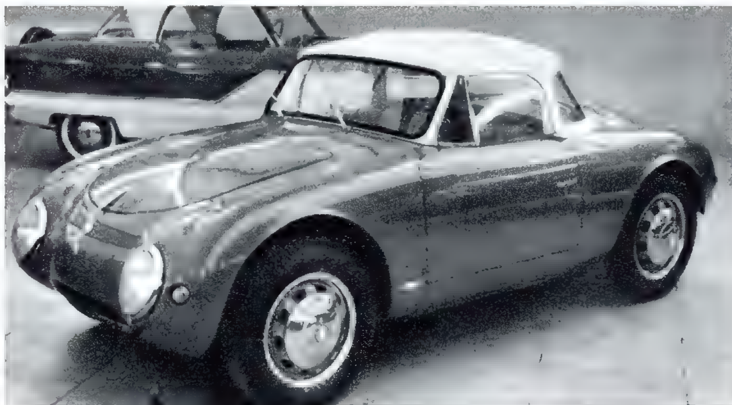
*

Der Große Preis von Deutschland, Wertungslauf für die Automobilweltmeisterschaft 1956, wird jetzt am 5. August durchgeführt. Der A.v.D. hat dem Veranstalter der 24 Stunden von Le Mans seinen Termin zur Verfügung gestellt. Le Mans wird jetzt also am 28./29. Juli stattfinden, damit ist auch diese traditionelle Veranstaltung für 1956 gesichert, nachdem bisher wegen des Termins keine Einigung erzielt werden konnte. Allerdings fällt der deutsche Grand Prix mit dem Großen Sportwagenpreis von Schweden zusammen. Übrigens ist vorgesehen, den Großen Preis von Deutschland für Sportwagen auszuschreiben. Es würde dann 1956 auf dem Nürburgring zwei bedeutende Sportwagenrennen geben. Wir halten das keinesfalls für richtig. Das 1000 km-Rennen ist nun einmal *die* deutsche Sportwagen-Veranstaltung überhaupt. Führt man im Abstand von wenig mehr als zwei Monaten gleich zwei derartige Veranstaltungen durch, kann sich das sehr ungünstig auswirken. Die Automobilweltmeisterschaft gehört nun einmal den Rennwagen, und gerade auf dem Nürburgring sollte doch wenigstens ein Rennen für Grand Prix-Wagen laufen. Der Grand Prix von 1956 würde gerade durch das Aufeinandertreffen von Fangio und Moss auf Fahrzeugen verschiedener Marke einen sportlichen Wert und erheblichen Anreiz erhalten. Warum veranstaltet man vor dem Grand Prix nicht ein großes internationales Rennen für Rennsportwagen bis 1500 ccm?

*

Erneut zu einem Erfolg in der afrikanischen Saison kam Maurice Trintignant. Er gewann auf einem Ferrari 3000 den Grand Prix von Dakar für Sportwagen mit $^7/_{10}$ Sekunden Vorsprung vor Harry Schell auf Ferrari, Jean Behra auf Maserati, Lucas auf Ferrari und Whitehead auf Jaguar. Trintignant durchfuhr die 365,22 km-Distanz mit einem Gesamtdurchschnitt von 198,9 km/st und drehte mit 201,92 km/st die schnellste Runde. Bei den Gran Turismo-Fahrzeugen bis 1600 ccm konnte der Münchner Blendl auf Porsche Carrera den ersten Platz vor dem Schorndorfer Strähle auf Porsche Super 1600 belegen.

*



Der besonders für Langstreckenwettbewerbe auf schlechten Alpenstraßen geeignete Denzel-Sportwagen präsentierte sich auf der Int. Automobilausstellung in Wien in seiner letzten Form. Er hat jetzt eine um 12 cm schmalere Karosserie, und im Bug ist ein Ölkühler untergebracht. Die dafür notwendige Lufteintrittsöffnung veränderte das Gesicht dieses sehr leichten Fahrzeuges. Der in der Mehrzahl mit einem 1300 ccm-Motor ausgerüstete Sportwagen ist in 3 Varianten erhältlich. Einmal mit einem 54 PS 1300 ccm Standard-Motor, dann als Serien-Super mit 65 PS und schließlich als 1500 Sport International mit etwa 80 PS. Nachdem der Denzel-Sport als Gran Turismo homologiert wurde – wir bezweifeln zwar sehr die Grundlage zu dieser Anerkennung, da unsers Wissens die Stückzahl von 100 gefertigten Wagen im Jahr bei weitem nicht erreicht wird – dürfte er besonders in Rallyes ein beachtlicher Konkurrent der Porsches werden. Foto: Cyclops

Beim dritten Wertungslauf für die Europäische Tourenwagen-Meisterschaft, der RAC-Rallye in England, belegte der Engländer Simms auf einem Aston-Martin den ersten Platz. Zweiter wurde Jan Appleyard auf Jaguar und Dritter Dr. Spare auf Jaguar. Der Damenpreis fiel an Miss Palfrey auf Austin ... Auf Porsche siegten die Franzosen Gacon/Arcan bei der Rallye Lyon-Charbonnière. Zweite wurden der französische Rennfahrer Storez und die bekannte Belgierin Mademoiselle Thirion, ebenfalls auf Porsche ... Hans Stuck wurde von Pierre Marco eingeladen, den neuen Bugatti-Rennwagen in Molsheim und auf der Monza-Bahn zu fahren. Der jetzt bei Auto-Becker in Düsseldorf tätige ehemalige Automobilrennfahrer besitzt bekanntlich von seiner Auto Union-Zeit her viel Erfahrung mit Heckmotorrennwagen. Das dürfte für Marcos Einladung ausschlaggebend gewesen sein. Es ist jedoch kaum anzunehmen, daß Stuck noch einmal aktiv werden wird ... Der Große Motorradpreis von Spanien wurde abgesagt. Er war für den 6. Mai angesetzt ... Wird sich Motorradweltmeister H. P. Müller 1956 am Tourenwagensport beteiligen? Er hat dieser Tage von Borgward eine Isabella TS erhalten ... Der Deutsche Damen-Automobil-Club veranstaltet auch in diesem Jahr wieder seine Deutsche Damen-Rallye, die mit einer Zielfahrt nach Lindau und einer Geschicklichkeitsprüfung verbunden ist. Die Ausschreibung kann vom Deutschen Damen-Automobil-Club in Hannover, Krausenstr. 15, angefordert werden ... Das „Stichting Nederlandse Caravan Comité" führt vom 10. bis 12. Mai erstmals die „Internationale Caravan Rallye" für Serientourenwagen an Gran Turismo-Fahrzeuge durch. Näheres ist vom holländischen Automobilclub in Den Haag, Sophialaan 4, zu erfahren ... Mit dem Syracuse-Modell des englischen Formel 1-Rennwagens Connaught – es ist das neueste Modell – wurde auf der Rundstrecke von Goodwood ein neuer inoffizieller Rundenrekord für Formel 1-Rennwagen aufgestellt. Und zwar erreichte Scott-Brown eine Rundenzeit von 1 Min. 31,1 Sek. Der von Moss mit einem Maserati gefahrene Rekord stand bei 1 Min. 33,0 Sek. Scott-Brown verbesserte damit gleichzeitig den bisher von Mike Hawthorn mit einem 4,5 Liter Ferrari gehaltenen absoluten Streckenrekord von 1 Min. 31,4 Sek. Neben Titterington wird nun auch Scott-Brown für Connaught fahren. Möglicherweise werden auch Gerard und Leston in dieser Saison Connaught-Werksrennwagen steuern. Fünf Formel 1 Connaught sind bis jetzt fertiggestellt. Drei davon werden die offizielle Werksmannschaft bilden ... Der Automobile Club di Milano bringt auch 1956 wieder seine Rallye International Feminin „Perle de San Remo", und zwar vom 12. bis 15. April. Diese, nur Damen vorbehaltene, mit einer Geschwindigkeitsprüfung in Monza ausgestattete Rallye, ist offen für Serienwagen, Gran Turismo-Fahrzeuge und Sportwagen. Die Ausschreibung ist beim Automobile Club di Milano, Corso Venezia 43, Mailand, erhältlich ... Der neue englische Formel-Rennwagen BRM wird erstmals am Ostermontag in Goodwood oder am 21. April in Aintree starten ... Behra und Perdisa fuhren in Modena erstmals den neuen Maserati-Rennwagen mit Benzineinspritzung, dessen Debüt am 13. Mai beim Grand Prix von Monaco vorgesehen ist.

*

Die Bayerischen Motoren-Werke wollen zwar 1956 nicht mit einer offiziellen Werksmannschaft im Motorradrennsport in Erscheinung treten, aber einer der bekanntesten Motorradrennfahrer wird in diesem Jahr auf einer 500 ccm BMW-Rennsport bei der Tourist Trophy und sämtlichen Weltmeisterschaftsläufen an den Start gehen. Es ist der Engländer Fergus Anderson, Doppelweltmeister auf Moto Guzzi und bis vor einiger Zeit Rennleiter dieser italienischen Firma. Neben Anderson werden auch Walter Zeller und Ernst Riedelbauch auf 500 ccm BMW RS starten. In der Seitenwagenklasse bis 500 ccm treten die Weltmeister Faust/Remmert, Exweltmeister Noll/Cron, die Tourist Trophy-Sieger Schneider/Strauß und Hillebrand/Grunwald auf BMW RS an.

*

Die in Amerika sehr weit verbreitete technische Zeitschrift „Popular Mechanics" (Millionen-Auflage) wollte von ihren Lesern wissen, welches der idealste Sportwagen sei, ohne Rücksicht auf Geschwindigkeit, Leistung und Popularität. Dabei ergab sich folgende Rangliste: 1. Jaguar, 2. Porsche, 3. M.G., 4. Ferrari, 5. Austin-Healey, 6. Mercedes-Benz, 7. Triumph usw. Erst an elfter Stelle rangierte ein amerikanisches Fahrzeug, und zwar der Cunningham. Der Ford-Thunderbird kam auf dem 15. und die Chevrolet-Corvette sogar erst auf dem 19. Platz. Die durchweg von sportwageninteressierten Kreisen gelesene, reine Fachzeitschrift „Road & Track" erkundigte sich bei Ihren Lesern nach dem Sportwagen, den sie in der nächsten Zeit zu kaufen beabsichtigen. Dabei entschieden sich 19,8% für den Jaguar, 16,3% für Porsche, 15% für M.G., 13,5% für Austin-Healey, 11% für Mercedes-Benz usw. und nur 6% für den Thunderbird und 3,2% für die Chevrolet-Corvette. Erstaunlich, wie schnell der Porsche in Amerika populär wurde, obwohl er später auf dem amerikanischen Markt erschien als der Jaguar. Die Beteiligung an sportlichen Veranstaltungen wirkt sich eben doch vorteilhaft aus.

*

Als nächster Wertungslauf für die Europäische Tourenwagenmeisterschaft 1956 rollt vom 6. bis 12. Mai die Internationale Tulpen-Rallye ab. Startorte sind Noordwijk, London, Brüssel, Paris, Bern, Barcelona, Hamburg, Mailand und München. Sämtliche Anfahrtsstrecken treffen diesmal in im französischen Jura gelegenen Champagnole zusammen. Von dort aus führt die gemeinsame Route dann nach Monte Carlo, und von dort aus am nächsten Morgen nach Noordwijk zurück. Neben der eigentlichen Fahrt mit verschiedenen Sonderprüfungen, wird eine reine Rallye-Klasse als sogenannte großtouristische Prüfung ohne Geschwindigkeitsprüfungen gewertet. Nähere Anfragen bitte an das Sekretariat Internationale Tulpen-Rallye, Jan van Nassaustraat 21, Den Haag, richten. GÜMO

Wohnanhänger

Zunächst muß festgestellt werden, daß sich gegenüber den letzten Jahren die Zahl der Wohnanhänger reduziert hat. Bei den sich heute auf dem deutschen Markt befindlichen Typen muß man zwischen zwei Bauweisen unterscheiden: den ausgewachsenen Wohnanhängern, bei denen Dach und Wände aus unverformbaren Schalen bestehen, und den zusammenklappbaren Miniaturausgaben, bei denen größere Partien aus Zeltstoff bestehen.

Den „Richtpreisen“ kann man zunächst wenig entnehmen. Dazu ist ein genauer Vergleich all der Positionen nötig, die „serienmäßig“ mitgeliefert werden.

Des weiteren muß man wissen, daß einige Wohnwagenmodelle auf Wunsch mit verschiedenen Einbauanordnungen geliefert werden, unter denen man dann das für seine Zwecke entsprechende auswählen kann.

Entscheidend bei der Anschaffung eines Wohnanhängers ist zunächst die Frage, ob er zu dem vorhandenen „Zugwagen“ paßt. Das heißt, ob die Behörden mit der gewählten Kombination einverstanden sind. Was man darf und was nicht erläutert die folgende Tabelle. Als Faustregel für Anhänger ohne Bremse gilt folgende Formel: 50% Pkw-Leergewicht + 37,5 kg. Maximalwert 750 Kilogramm.

	ohne Bremse kg	mit Auflaufbremse kg	mit Ölbremse kg
BMW-Sechszylinder	500	1000	1000
Borgward 1500/1800/2400	570	700–800	800
Borgward Isabella	500	800	800
DKW F89 und F91	450	650	650
Fiat 1100	475	800	880
Fiat 1400	600	1000	1000
Fiat 1900	675	1200	1200
Simca Aronde	550	900	900
Ford Taunus 48	490	750	750
Ford Taunus 12 M / 15 M	460	750	750
Ford 15 M Combi	500	750	750
Gutbrod	385	—	—
Lloyd	275	—	—
Mercedes 180	610	1200	1200
Mercedes 180 D u. alle 170er	640–680	1200	1200
Mercedes 220	700	1200	1200
Mercedes 300	750	1200	1200
Opel Olympia und Record	500	740	740
Opel Kapitän 51 und 54	640	990	985
VW Limousine	400	450	450
VW Cabrio	435	450	450

Daß zusätzliche Einrichtungen einen ganzen Haufen Geld kosten können, besagt unsere Tabelle II. Hier müssen Sie aber berücksichtigen, daß dazu noch all der Kleinkram wie Bestecke, Kocheinrichtungen, Kücheneinrichtungen usw. usw. kommen.

Was kosten Zusatzausrüstungen für Wohnanhänger?	
Auflaufbremsen	ab 390 DM
Auto-Kühlbox	ab 32 DM
Batterie komplett	von 60 DM bis 145 DM
Batterie Umschalter	ab 8 DM
Benzinkocher	ab 87 DM
Bereifungen schlauchlos	von 155 DM bis 205 DM
Bodenschutzwand	ab 30 DM
Brikett-Öfen	von 185 DM bis 264 DM
Closetthocker	ab 50 DM
Closettraum-Einbau	von 65 DM bis 165 DM
Decken-Schlafsäcke	von 79 DM bis 94 DM
Eingangsstufen	von 45 DM bis 80 DM
Einzelbetten ohne Matratze	von 95 DM bis 120 DM
Faltgaragen	ab 123 DM
Federkernmatratzen	von 65 DM bis 195 DM
Fenstermarkisen	ab 37 DM
Feststellbremsen	von 180 DM bis 240 DM
Fußabstreifer	ab 3 DM
Gestänge für Sonnendach	ab 24 DM
Heckausbauten	von 69 DM bis 320 DM
Innenbezüge	ab 19 DM
Innenbeleuchtungen	von 30 DM bis 35 DM
Kinderbetteinbauten	von 45 DM bis 125 DM
Kleiderschränke	von 49 DM bis 175 DM
Kohlenherde	ab 185 DM
Küchennischen	ab 185 DM
Kühl-Boy	ab 75 DM
Kühlschrankeinbau	ab 95 DM
Kupplungskugelkappen	ab 36 DM
Laubenzelte	von 105 DM bis 195 DM
Luftmatratzen	von 52 DM bis 125 DM
Luftmatratzenzwischenstück	ab 21 DM
Matratzenschonbezüge	ab 85 DM
Moskitonetze	von 32 DM bis 48 DM
Netzstromanschluß	ab 36 DM
Netzstromanschlußkabel	ab 27 DM
Öldruckbremse	von 450 DM bis 520 DM
Positionslampen	ab 26 DM
Propangasöfen	von 210 DM bis 298 DM
Propangasöfen-Einbau	von 55 DM bis 86 DM
Propangasanlagen	von 115 DM bis 220 DM
Propankocher	von 56 DM bis 75 DM
Propan-Kühlschrank	von 430 DM bis 485 DM
Propangas-Reserveflasche	von 60 DM bis 70 DM
Reserveräder	von 45 DM bis 50 DM
Schaumgummimatratzen	von 142 DM bis 136 DM
Schaumgummipolsterungen	von 240 DM bis 470 DM
Seitenschränke	ab 65 DM
Schlafsäcke	von 71 DM bis 85 DM
Seitenwände gedoppelt	von 310 DM bis 550 DM
Sonnenvordächer	von 70 DM bis 230 DM
Schrankeinbauten	ab 25 DM
Stoff und Windschutzzäune	ab 35 DM
Schwachstrom-verlängerungskabel	ab 17 DM
Schwenkräder für Deichsel	von 60 DM bis 95 DM
Toilettenzelt	ab 80 DM
Trinkwasser-Kanister	von 25 DM bis 45 DM
Tische	ab 35 DM
Trockenklosett	ab 165 DM
Unterstellstützen	von 16 DM bis 64 DM
Vizet-Wagenheber	ab 41 DM
Vorhänge	von 16 DM bis 52 DM
Vorzelte	von 320 DM bis 395 DM
Wassertanker	von 52 DM bis 65 DM
Wasseranlagen komplett	von 190 DM bis 200 DM
Waschschränke	ab 85 DM
Wohneinrichtungen	ab 136 DM
Zeltwandabteilungen	ab 39 DM
Zweiraumtrennungen	ab 57 DM



Schweikert „Immer Daheim“:

Ein „mittelgroßer“ Wohnanhänger, bei dem das aufspreizbare Dach zweifelsohne Vorteile bringt. Auch bei Platzregen geht da nichts durch.



Weischenberg „Piccolo“:

Ein Klein-Wohnwagen-Anhänger, dessen Vorzug darin zu sehen ist, daß hier nicht erst „aufgebaut“ werden muß.

Tabelle III gibt eine Übersicht über die gängigsten Wohnanhänger fester Ausführung. Bei der Rubrik „Gewicht“ müssen Sie berücksichtigen, daß diese Angaben durch zusätzliche Einbauten noch eine Erhöhung erfahren, und bei den Längenangaben ist zu berücksichtigen, daß davon das Maß der Deichsel abgezogen werden muß.

Firma	Bezeichnung	Länge mm	Breite mm	Höhe mm	Stehhöhe mm	Gewicht kg	Normalbetten	Kinderbetten	Bettfläche bei Normalausführung in cm	Preis DM	Bem.
Arve	Deisterzwerg	3250	1600	1850	—	350	2–3	—		3330.—	
Dethlefs	Tourist	3600	1670	1850	1950	360	4	1	195 × 152	5190.—	1)
Dethlefs	Nomad	4050	1970	2350	1900	490	4—5	1	183 × 150	7290.—	2)
Dethlefs	Globetrotter	4850	1970	2100	2050	580	6	1	200 × 130	8330.—	1)
Mikafa	Student	3950	1950	2300	1820	550	4	—	185 × 130	7900.—	
Mikafa	Student-Spezial	3950	1950	2300	1820	650	2	—	185 × 130		
Mikafa	Prominent-A	5500	2000	2450	1900	950	4—5	—	190 × 130	14000.—	
Mikafa	Prominent-B	5500	2000	2450	1900	950	4—5	—	190 × 130		
Schweikert	Kleiner-Strolch	3950	1750	2100	1630	370	2—3	1	185 × 164	4500.—	2)
Schweikert	Immer Daheim	4500	2000	2150	1700	520	4	—	190 × 125	5300.—	2)
Schweikert	Zugvogel	4850	2000	2200	1780	650	4—5	—	190 x 135	6800.—	2)
Sportberger	L-4	3740	2000	2300	1870	375	3—4	—	185 × 191	4250.—	
Sportberger	K-4	4850	2000	2350	1910	580	4	—	191 × 130	6600.—	
Weischenberg	P-3	3750	1600	2210	1800	350	3	—		3850.—	
Weischenberg	P-4	3750	1600	2210	1800	350	4	—			
Weischenberg	Piccolo	2850	1550	1810	1760	270	3	—		2950.—	

1) mit Hubdach! 2) mit Hebedach!



The Motor



Süchting „Trabant“:
So klein und glatt ist der im „Fahrzustand“. Einer seiner Vorzüge ist, daß man – obwohl man einen Anhänger hinten dran hängen hat – trotzdem die Straße nach rückwärts im Rückspiegel hat.



Süchting „Trabant“:
Und so sieht das aus, wenn er auseinandergeklappt ist. Bannig viel Platz ist da zwar nicht drin, aber es langt, Kochen muß man natürlich draußen.



Sport-Berger „K-4“:
Daß man sowas nicht an den Lloyd hängen kann, versteht sich am Rande. Und was die Inneneinrichtung anbelangt, so ist das schon eine kleine Wohnung. Hier drin hält man schon 6 Wochen Urlaub aus.

Die Tabelle IV gibt einen Überblick über die wichtigsten Klein-Anhänger, die aber aufgebaut (Aufbaudauer meist weniger als 10 Minuten) eine sehr ordentliche Unterkunft abgeben. Naturgemäß sind diese luftiger als „feste“ Wohnanhänger. Am treffendsten dafür ist vielleicht die Charakterisierung „Zelt auf Rädern“. Ein nicht zu überschätzender Vorteil dabei ist ihre Kleinheit, da das Fahren mit so einem komfortablen Wohnhaus nicht jedermanns Sache ist. Zumal nicht im Hochgebirge.

Firma	Bezeichnung	Länge mm	Breite mm	Höhe mm	Höhe aufgeb. mm	Gewicht kg	Zahl der Betten	Kinderbetten	Maße auseinandergekl. Länge mm	Breite mm	Höhe mm	Preis DM
Arve	Zeltanhänger	2020	1300	700	1950	a. A.	2	2	2450	2000	1950	1950.—
Dethlefs	Camper	2350	1540	1470	1700	165	2—3	1	entfällt			1970.—
Steinherr	Zwerg	2000	1400	800	2800	190	4	—				1800.—
Steinherr	Zwerg-I	1850	1120	800	2250	150	4	—				1635.—
Süchtig	Trabant	2000	1550	1000	2100	280	2	2	2000	2750	2100	a. A.



Solange Kurven nicht gerade sind..

... muß das Automobil das leisten, was der Straßenbau schuldig blieb. Automobilkäufer haben Anrecht auf bewiesene Kurvensicherheit. Besonders in Kurven hat die Sicherheit zu beweisen, daß sie stärker ist als das physikalische Gesetz der Fliehkraft. Hier berichten Kenner und Könner über Isabella-Tatsachen.



Tatsachen der Sicherheit

Fahren und erfahren Sie dies: Die Lenkung ist extrem leicht, der Drehkreis ungewöhnlich klein für das große Fahrzeug, die Bremsen sind überdimensioniert, und die Spurhaltigkeit beim Bremsen verdient Bewunderung. Die Kurvenlage ist bestechend, die Überholungsleistung, d. h. das Beschleunigungsvermögen außerordentlich.
Gesamtzeugnis: Sicherheit hervorragend!
Beweis: Testberichte der Fachpresse.

Tatsachen der Wirtschaftlichkeit

Fragen und erfahren Sie dies: „Isabella"-Fahrer sind stolz auf den niedrigen Verbrauch, es werden in der Praxis Werte genannt, die unter dem vom Werk angegebenen Normverbrauch liegen. Die Zuverlässigkeit des Motors, der in der berühmten Carrera Panamericana eine Sonderklasse in Härte und Leistung repräsentierte, ist seiner Sparsamkeit ebenbürtig.
Gesamtzeugnis:
Wirtschaftlichkeit hervorragend!
Beweis: Testberichte der Fachpresse.

Tatsachen des Komforts

Sitzen Sie in ihr, dann besitzen Sie diese Erfahrung: Im Überfluß hat „Isabella" Platz für Menschen und Dinge und spendet Behaglichkeit in allen Details. Echter Komfort soll die Sicherheit einschließen und verbietet daher, diesen Wagen noch weicher zu federn. Wir wollen behaglich u n d sicher reisen. Darum ist die „Isabella" weich, aber nicht zu weich gefedert. Der Fahrer behält mit der Straße Kontakt.
Beweis: Die Tests der Fachpresse.

Mit **« BORGWARD »** *kommt man weiter*



Achtung! Bevor Sie Ihr wertvolles Geld in einen Wagen stecken, wenden Sie sich an den nächsten Borgward-Händler und verlangen Sie eine Probefahrt, verlangen Sie den Beweis für Tatsachen, die für Ihren Automobilkauf entscheidend sind.

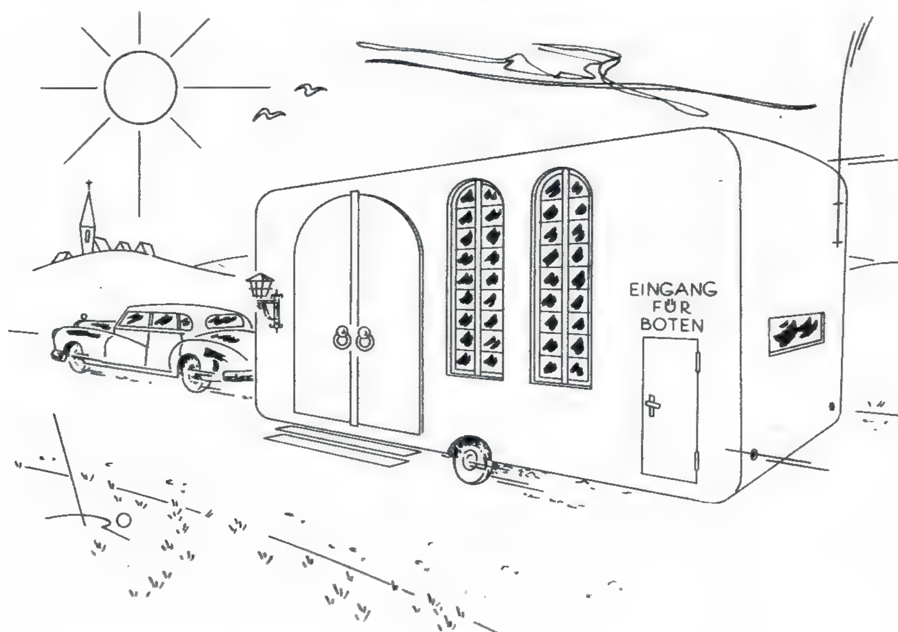
CARL F. W. BORGWARD · G. M. B. H. · BREMEN



Mikafa „Prominent"

So komfortabel sieht es im Wohnraum ganz schwerer Wohnanhänger aus. Aber das ist schon Luxus, der mit eigentlichem Camping nicht mehr viel zu tun hat.

Wer aber ganz komfortabel auf Reisen gehen will, der denke an die „Reisemobile" der Mindener Karosseriewerke: das sind 4rädrige Wohnwagen mit eigenem Antrieb. Die kosten zwar einen ganzen Haufen Geld, aber sind das non plus ultra eines Wohnwagens, der als Pkw zugelassen werden kann. Auch der neue DKW-Campingwagen für knapp 10 000 DM gehört hierher. *U. S.*



Rohnstein

Firma	Bezeichnung	Länge mm	Breite mm	Höhe mm	Innenhöhe mm	km/st	Zahl der Betten	PS	Bettenmaße cm	Preis DM	Bemerkungen
Mikafa	Reisemobil-Standard	5350	1950	2200	170	80	5—6	34	180 × 65	19800.—	mit 34-PS-Heinkel-Motor auf Tempo-Matador-Chassis
Mikafa	Reisemobil-Luxus-55	6250	2050	2500	180	90	4—5	55	190 × 65	28700.—	mit 55-PS-Ford -Motor auf Tempo-Matador-Chassis
Mikafa	Reisemobil-Luxus-72	6250	2050	2500	180	90	4—5	72	190 × 65	29500.—	mit 72-PS-BMW -Motor auf Tempo-Matador-Chassis



Dethleff „Camper":
In seinen Gesamtabmessungen eigentlich genau zum VW passend. Wenn es nicht ausgerechnet ganz eklige Spitzkehren sind, kann man den auch auf Bergstraßen im Hochgebirge mitnehmen.



Dethleff „Camper":
So sieht das dann „aufgebaut" aus. Da drin hat nachts eine vollzählige VW-Besatzung Platz. Stellt man aber den Zugwagen parallel zur Eingangstür und verlängert das mit einer Rückwand versehene Sonnendach bis über den Wagen hinaus, dann bleiben eigentlich keine Wünsche mehr offen!



„Ein Glück, daß wir vom Urlaub noch das Gummitier im Auto haben, wo du den Wagenheber vergessen hast!"

Steuer, Recht, Versicherung

Üblich, aber gefährlich

„Ein Straßenbauunternehmer darf eine von ihm instandgesetzte, gepflasterte Fahrbahnstrecke erst dann wieder dem Verkehr übergeben, wenn die Pflasterstelle festgespritzt oder aber der Sand so in die Fugen eingekehrt ist, daß keine Rutschgefahr mehr besteht." Diese Entscheidung traf jetzt ein Kölner Amtsgericht, das den Sohn eines Bauunternehmers wegen fahrlässiger Körperverletzung zu 50 DM Geldstrafe verurteilte. Über die Verpflichtung zum Schadenersatz wird noch ein Zivilverfahren entscheiden.

Der Sohn des Bauunternehmers leitete die Instandsetzungsarbeiten auf der Fahrbahn in einem Kölner Vorort. Als die Pflasterarbeiten beendet waren, wurde die reparierte Strecke mit feinem Sand beworfen. In der Hoffnung, daß der Fahrzeugverkehr oder etwa einsetzender Regen den Sand verteilen und in die Fugen eindrücken würden, ließ der Angeklagte die Sperrschilder forträumen und gab die Strecke frei.

Schon bald rutschte ein Motorrollerfahrer aus und stürzte mit seiner Maschine in den Sand. Wegen fahrlässiger Körperverletzung wurde gegen den Sohn des Bauunternehmers Strafanzeige erstattet. Als der Angeklagte sich darauf berief, daß es im Straßenbau üblich sei, eine Pflasterstelle mit Sand zu bestreuen, belehrte ihn das Gericht, daß der vorliegende Fall beweise, wie gefährlich oft „übliche" Arbeitsmethoden seien. Wenn ein Straßenbauunternehmer den Auftrag erhalte, eine Gefahrenstelle zu beseitigen und die Fahrstrecke neu zu pflastern, so sei der Auftrag nicht ausgeführt, wenn die instandgesetzte Strecke nun eine neue Gefahrenquelle bilde.

Ohne Beschilderung „gilt" die Straßensperre nicht

Das Bayerische Oberste Landesgericht hat entschieden, daß Verkehrsbeschränkungen wegen des baulichen Zustandes von Straßen „zur Vermeidung außerordentlicher Schäden als Folge von Frostaufbrüchen" durch amtliche Verkehrszeichen kenntlich gemacht werden müssen. Die Aufstellung der in der Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Verkehrszeichen sei zwingender Bestandteil der Anordnung solcher Verkehrsbeschränkungen. Erst mit ihr werde die Verkehrsbeschränkung „rechtlich wirksam" und bilde dann ein Verbot, das „von jedem Kraftfahrer bei Strafandrohung zu befolgen" sei.

Falls die Aufstellung unterblieben sei, könne die Verkehrsbeschränkung — weil nicht rechtlich wirksam geworden — auch demjenigen nicht entgegengehalten werden, der sie kannte oder kennen mußte, d. h. wer die gesperrte Straße trotzdem befährt, macht sich nicht strafbar. Diese gelte selbst dann, wenn in den Amtsblättern und Tageszeitungen die Sperren oder Gewichts- bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen für bestimmte Straßen bekanntgemacht worden seien.

Das amtliche Verkehrszeichen müsse in der vorgeschriebenen Form angebracht sein, in der Regel an der Einmündung in die von der Verkehrsbeschränkung betroffene Straße oder wenigstens im Verlauf des weiteren, im Einzelfall von einem Verkehrsteilnehmer befahrenen Stückes dieser Straße. „Für jeden Wegebenützer wird daher eine Verkehrsbeschränkung nur insoweit wirksam und verbindlich, als sie ihm für die befahrene Teilstrecke aus einem ordnungsgemäß angebrachten Verkehrszeichen entsprechend der Anlage zur Straßenverkehrsordnung erkennbar ist", heißt es wörtlich in dem wichtigen Grundsatzurteil des obersten bayerischen Gerichtes (2 St 646/55). Dr. G.

Auf dem Hotel-Parkplatz haftet der Wirt

Diebstähle aus hinterstellten Personenwagen der Hotelgäste werden immer häufiger. Daher werden auch die Gerichte in steigendem Maße mit der Frage befaßt, ob der Gastwirt für diese Diebstahlsverluste einzustehen hat. Die Gäste berufen sich auf die bekannte Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuchs, wonach der Wirt für die eingebrachten Sachen des Übernachtungsgastes haftet (§ 701).

Umstritten ist dabei die Frage, ob diese Gastwirtshaftung auch dann gilt, wenn der Wagen nicht auf einem Grundstück des Wirtes im unmittelbaren Hotelbereich eingestellt wurde.

Das Landgericht München II hatte vor einiger Zeit entschieden, daß der Wirt für solche Diebstahlsschäden am Gepäck seiner Gäste nicht aufzukommen hat, wenn der Wagen auf einem Parkplatz außerhalb des Hotelbereichs gestanden hatte. Das Landgericht Aachen hat nunmehr aber in einem neueren Fall (7 S 245/54) genau das Gegenteil für rechtens erklärt. Ein Gast hatte seinen Wagen auf einem ausdrücklich als Parkplatz des Hotels gekennzeichneten Gelände abgestellt, das nicht mehr zum Hotelbereich gehörte. In der Nacht wurde aus dem Wagen sein Gepäck gestohlen. Das Landgericht bejahte die Schadenersatzpflicht des Wirtes auch in diesem Fall. Jener Abstellplatz sei allgemein für Fahrzeuge der Hotelgäste bestimmt gewesen und stehe daher einem ausdrücklich angewiesenen Parkplatz gleich. Das ergebe sich aus dem Grundgedanken jener Haftungsvorschrift des Bürgerlichen Gesetzbuches. Dafür spreche auch ihr Absatz 2: „Als eingebracht gelten die Sachen, welche der Gast Leuten des Gastwirts, die zur Entgegennahme bestellt oder als dazu bestellt anzusehen waren, übergeben oder an einen ihm von diesen angewiesenen Ort oder in Ermangelung einer Anweisung an den hierzu bestimmten Ort gebracht hat." Da der Bestohlene aber das Hotelpersonal nicht ausdrücklich auf den besonders hohen Wert seines Gepäcks hingewiesen hatte, mußte er in diesem Fall drei Viertel des Schadens selbst tragen. Dr. G.

Kein Anspruch des Mieters auf „Parken im Hof"

Mit der vieldiskutierten Frage, ob ein autofahrender Mieter einen Anspruch darauf hat, sein Fahrzeug auf dem Hof des Mietshauses unterzustellen, hat sich jetzt das Landgericht Offenburg in einem Zivilprozeß befaßt. Ein Hausbesitzer hatte gegen seinen Mieter geklagt, er solle es unterlassen, seinen Personenwagen auf dem Hof abzustellen.

Während das Amtsgericht meinte, der Mieter dürfe seinen Wagen sehr wohl im Hofraum stehenlassen, gab das Landgericht Offenburg (II S 18/55) der Klage statt und verurteilte den Mieter.

Begründung: Der Mietvertrag enthalte keine Vereinbarung über das Abstellen des Kraftwagens. Der Mieter zahle auch keine höhere Miete als die Mieter des Hauses, die kein Auto besäßen. Daher habe er auch das Recht zur Benutzung des Hofraums als gemeinschaftlicher Einrichtung nur in dem allgemein üblichen Umfang. „Ein Hofraum dient aber normalerweise zum Durchgehen, Wäschetrocknen, Teppichklopfen, Aufenthalt der Kinder usw., nicht aber zum Abstellen von Kraftfahrzeugen. Auch durch die wachsende Motorisierung ist bisher keine wesentliche Änderung dieses Brauches eingetreten", heißt es im Urteil wörtlich.

Ausdrücklich wandte sich das Landgericht dagegen, daß aus der bisherigen Duldung des Abstellens von Kraftfahrzeugen eine „Rechtsverpflichtung" dazu herausgelesen werde. Dafür sei weder ein persönlicher noch ein wirtschaftlicher Grund erkennbar. Vielmehr handle es sich dabei nur um ein auch im Rahmen eines Mietverhältnisses mögliches Entgegenkommen, dem kein rechtsgeschäftlicher Wille zugrunde liege und aus dem der Hausbesitzer daher auch nicht rechtlich verpflichtet werde.

Das Gericht verneinte ferner die Frage, ob sich aus sonstigen Vorschriften, etwa der Reichsgaragenordnung, eine Duldungspflicht des Vermieters ergeben könnte. Die Reichsgaragenordnung betreffe nur das Verhältnis zwischen Bauherrn und Baupolizei, nicht aber das zwischen Vermieter und Mieter. Dr. G.

Der Gastwirt muß für Parkgebühren Umsatzsteuer zahlen

Mit Urteil vom 29. 11. 1955 V 193/55 hat der Bundesfinanzhof entschieden, daß das Abstellen von Kraftfahrzeugen auf einem bewachten Parkplatz keine Vermietung eines Grundstückteiles und daher umsatzsteuerpflichtig ist. Hier hatte ein Gastwirt für das Abstellen von Kraftwagen auf dem neben seiner Wirtschaft gelegenen Parkplatz im Jahr 5500 DM Einnahmen erzielt. Die Heranziehung dieses Betrages zur Umsatzsteuer wurde vom Bundesfinanzhof als berechtigt anerkannt unter Hinweis darauf, daß dem Fahrzeughalter von dem Parkwächter zwar jeweils ein Platz zur Abstellung des Wagens angewiesen wurde, aber kein bestimmt abgezeichneter Raum der Parkplatzfläche. Steuerfreie Einnahmen aus Grundstücksvermietung lägen daher nicht vor. Dr. H.

Betriebsfahrzeuge können gepfändet werden

Kann ein Gläubiger ein Kraftfahrzeug pfänden, das der Schuldner für seine Erwerbstätigkeit verwendet? Mit dieser für viele Geschäftsleute sehr bedeutsamen Frage hatte sich das Oberlandesgericht Düsseldorf in einer Grundsatzentscheidung zu befassen (3 W 248/55). Der Schuldner hatte sich dem Gerichtsvollzieher gegenüber auf die Bestimmung berufen, wonach „zur Fortsetzung der Erwerbstätigkeit erforderliche Gegenstände der Pfändung nicht unterworfen sind". Das Gericht hat für die Anwendung dieser Ausnahmebestimmung auf Kraftfahrzeuge jedoch eine wichtige Entscheidung getroffen. Es komme darauf an, ob das Fahrzeug ein „Hilfsmittel für eine persönliche Arbeitsleistung" oder nur ein „sächliches Betriebsmittel" sei.

In Düsseldorf hatte ein Schuldner für seinen kleinen Bierverlag einen Lieferwagen laufen, außerdem betrieb er mit einem Pkw ein Taxiunternehmen. Das Lieferfahrzeug hat das Gericht für pfändbar erklärt, da hiebei der Warenumsatz und nicht die persönliche Arbeitsleistung des Schuldners entscheidend sei. Zu den Betriebsmitteln gehörten nämlich nicht nur der (gepfändete) Lieferwagen, sondern auch die umgesetzten Waren, das Betriebskapital, die Kredite, der Lagerraum usw. Daher handle es sich bei diesem Fahrzeug um ein „sächliches Betriebsmittel", Umsatz und Gewinn seien weniger von der persönlichen Arbeitsleistung des Schuldners als vom Umfang dieser sächlichen Betriebsmittel abhängig.

Anders verhalte es sich mit dem als Mietwagen laufenden Personenkraftwagen. Dieser sei lediglich „Hilfsmittel für eine körperliche oder geistige Arbeitsleistung des Schuldners oder seiner Familienmitglieder". Daher sei er nicht pfändbar. Dr. G.

Finanzierungszuschläge beim Kauf von Kraftwagen

Für die einkommensteuerliche Behandlung der Kraftwagen ist die genaue Festlegung der Anschaffungskosten von Wichtigkeit. Mit der Frage, inwieweit die Finanzierungszuschläge beim Kauf von Kraftwagen zu den Anschaffungskosten gehören, hat sich neuerdings die OFD Düsseldorf befaßt. Hiernach rechnen die reinen Geldbeschaffungskosten nicht zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Wird ein Kraftwagen gegen Aufnahme eines Darlehens erworben, so sind die für das Darlehen zu zahlenden Zinsen gemäß genannter Verfügung laufende Betriebsausgaben und keine Anschaffungskosten. Im Grundsatz soll das gleiche gelten, wenn der Kredit durch Wechsel beschafft wird. Ebenso wie die Darlehenszinsen müssen daher in der Regel Wechseldiskont und Wechselspesen als Geldbeschaffungskosten zu den laufenden Betriebsausgaben gerechnet werden. Das soll jedoch nur gelten, soweit die üblichen Wechselzinsen und Wechselspesen vorliegen. Gehen Wechseldiskont und Wechselspesen darüber hinaus, rechnet der übersteigende Betrag zum Kaufpreis, also zu den Anschaffungskosten. Dr. H.

Begehrte Sondernummern in Amerika

Die Menschen sind verschieden wie die Kaulquappen, und das bezieht sich auch auf die Autofahrer. Die einen sind zufrieden, wenn sie nur zu dem großen Strom der Motoristen gehören und sind glücklich dabei, in der anonymen Masse unterzutauchen. Die anderen lassen es sich nicht entgehen, durch kleine Zeichen anzudeuten, daß sie vielleicht doch etwas Besonderes sind.

Nehmt die Frage der Nummernschilder an den Autos. In den Vereinigten Staaten besteht die Sitte — oder besser die Unsitte, und es wird jetzt daran gedacht, sie abzuändern —, jedes Jahr neue Nummernschilder am Auto anbringen zu müssen. Das ist bequem für die Kontrolleure, die feststellen sollen, ob die jährliche Lizenzgebühr richtig bezahlt wurde. Aber es ist unbequem für die Autofahrer, die jedes Jahr neue Schilder mit wechselnden Nummern an ihren Wagen anbringen müssen.

Es gibt allerdings eine Möglichkeit, immer dieselbe Nummer sich Jahr für Jahr zuteilen zu lassen, ja sogar eine besondere Bezifferung der Nummernplatten zu beantragen. Bisher war das denkbar einfach. Man mußte nur rechtzeitig an die Behörde, die die Verteilung der Autonummern vornimmt, schreiben, daß auf dem neuen Schild die Anfangsbuchstaben des Namens angebracht sein sollten: W S 3478 — und in der Regel wurde dieser Wunsch berücksichtigt, kostenlos sogar.

Aber das hat sich jetzt geändert: eine Reihe von Staaten ist dazu übergegangen, für solche Sonderbewilligungen eine Sondergebühr zu erheben. In New York z. B. wird jetzt eine jährliche Gebühr von 5 Dollar für Sondernummernschilder berechnet — und das ist gewiß nicht unberechtigt, denn ihre Ausstellung ist ja mit besonderen Kosten verknüpft. Diese Sondergebühr hat die Autofahrer nicht ernstlich abgeschreckt: im ersten Jahr nach der Einführung der Sondergebühr fiel die Anzahl der Beantragungen nur um 8%, und seitdem ist sie stetig wieder angestiegen.

Warum werden Sondernummern beantragt?

Warum legen manche Autofahrer so besonderen Wert auf Sondernummern? Ist es Eitelkeit? Erhöhung des Persönlichkeitsgefühls?

Sicher ist es, daß bei vielen Personen Aberglauben eine Rolle spielt. Damit haben die Behörden schon immer Schwierigkeiten, denn viele Autofahrer weigern sich, eine Nummer anzunehmen, auf der die Zahl 13 angebracht ist oder bei denen die Quersumme der Ziffern die Zahl 13 ergibt. Im allgemeinen nehmen die amerikanischen Autobehörden auf diesen Wunsch in entgegenkommender Weise Rücksicht.

Andere Fahrer haben ihre „Glückszahlen", und sie wollen diese auf den Nummernschildern angebracht haben. Sie erwarten sich davon Schutz und Sicherheit wie von ihrem St. Christophorus-Schild. So ist die Uniformnummer des bekannten Baseballspielers Mickey Mantle Nr. 7, und ihm wurde auf seinen Wunsch die „glückliche" Autonummer 77 — 7777 verliehen.

Andere erhoffen von einer niedrigen Nummer eine besondere Berücksichtigung der kontrollierenden Polizisten, die hinter ihm vielleicht eine hohe Persönlichkeit vermuten werden. Niedrige Nummern bedeuten an sich etwas Besonderes. So hat das Auto des Gouverneurs des Staates New York die Nummer 1, die seines Stellvertreters Nr. 2, die des Controllers Nr. 3, die des Attorney Generals Nr. 4 usw. Ein Auto, das unter Nummer 30 ist, muß schon einer hohen Persönlichkeit gehören.

Kein Wunder denn, daß 60 000 Personen im Staat New York die Kosten nicht scheuen, um ein besonderes Nummernschild zu bekommen. 10 000 von ihnen brauchen allerdings nichts zu bezahlen. Zu den letzteren gehört u. a. die Gruppe der Ärzte, die auf Antrag ein MD-Zeichen zu ihrer Nummer bekommen. Sie sind dadurch geschützt, wenn sie aus beruflichen Notwendigkeiten an Stellen parken müssen, an denen sonst Parkverbot besteht. Auch die Tierärzte (VM) haben solche Extrabezeichnungen.

Hier sind weitere Sonderbezeichnungen, die kostenlos verliehen werden: FC für fremdländische Konsuln, NYP für Angehörige der New Yorker Presse, DA für District Attorneys (Staatsanwalt), USS für United States Senatoren, weiter Zeichen für Richter.

Dagegen können Sonderzeichen für Theologen (DD), Apotheker (RX), Highway Ingenieure (HE), Beamte der American Legion (AL) usw. nur mehr gegen Bezahlung der 5 Dollar erworben werden.

Abschaffung der UN-Platten

Nicht bewährt hat sich die Einführung von besonderen UN-Platten für die Angehörigen der United Nations, die in New York ihren Sitz haben. Die etwa 3000 Mitglieder des Sekretariats der UN hatten Anrecht darauf. Es ergaben sich aber so viele Beschwerden über das Parken der

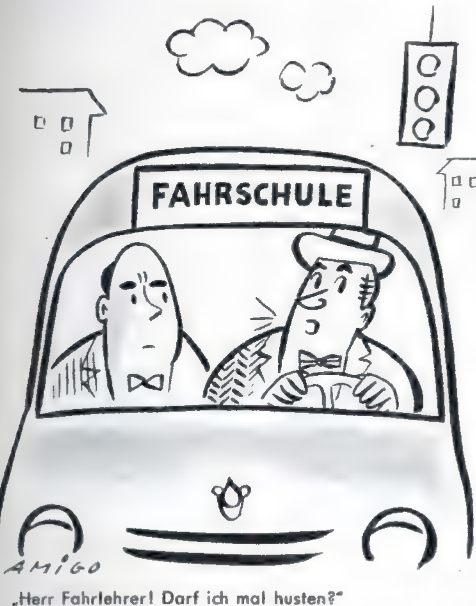
UN-Wagen an unberechtigten Stellen, daß ihre Ausgabe nur mehr auf die 300 Delegierten und ihre direkten Helfer beschränkt wurde. Aber auch das erregte Anstoß, und so wurde auch das dahin abgeändert, daß nur mehr die Delegierten selbst Diplomaten-Schilder (DPL) erhalten.

In Washington gibt es natürlich eine große Zahl von Diplomatennummern. Es sind dort etwa 1500 registriert. Besitzer von Diplomatennummern können wegen Verkehrsverstößen nicht belangt werden. Wenn sich aber gegen einen Besitzer eines solchen Schildes allzuviel Beschwerden anhäufen, besteht immer die Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit, daß er von seiner Gesandtschaft nach Hause gesandt wird.

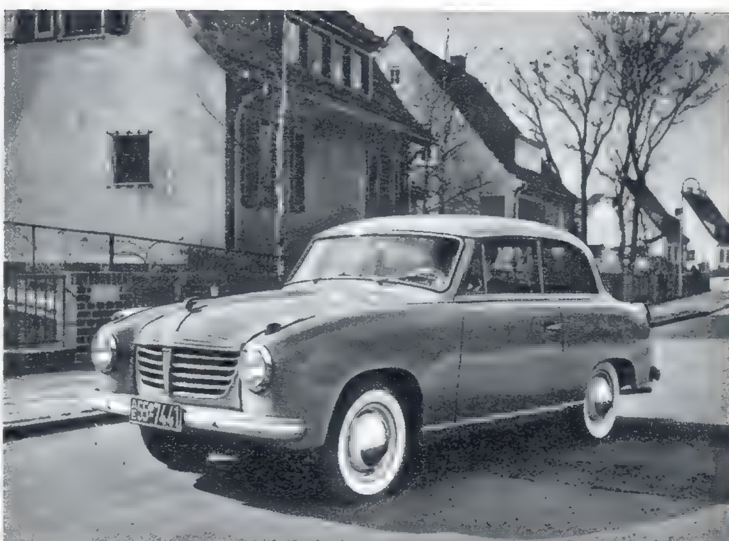
Solange Präsident Eisenhower als Präsident der Columbia-Universität in New York lebte, hatte er die Anfangsbuchstaben DDE (Dwight David Eisenhower) auf dem Nummernschild. Aber jetzt in Washington sind ihm aus Sicherheitsgründen gewöhnliche Nummern zugeteilt, und diese werden nicht publiziert. Die Mitglieder des amerikanischen Kongresses, Senatoren und Abgeordnete, behalten die Nummern ihres Heimatstaates und fügen dazu „Mitglied des . . .-sten Kongresses".

Zuweilen werden Scherz- oder Anerkennungszeichen gegeben. So hat ein berühmter Boxer die Erlaubnis erhalten, auf seinem Nummernschild die Buchstaben KO (knockout) zu führen. Und ein erfolgreicher Fußball-Manager hat auf seinem Nummernschild die Zeichen „NL 28 — 20". Das bedeutet: „Never Licked" — niemals geschlagen, und die Ziffern zeigen an, wie das Torverhältnis bei einem aufsehenerregenden Sieg jener Fußballmannschaft war.

Dr. W. Sch.



„Herr Fahrlehrer! Darf ich mal husten?"



Goliath GP 900 V

Seit Mitte März hat das Bremer Goliath-Werk sein bisheriges Modell mit 700 ccm-Vergasermotor durch den GP 900 V ersetzt, der vor allem über eine um 13 PS höhere Leistung verfügt. Äußerlich zeigt das neue Modell keine Änderung, zumal die Form ja erst im vergangenen Herbst gewisse Überarbeitungen erfahren hatte. Der 900 ccm-Vergasermotor, natürlich auch ein Zweizylinder-Zweitakter, leistet bei einer Verdichtung von 1:7,4 und mit seinem Solex-Zweistufenvergaser 38 PS, womit eine Höchstgeschwindigkeit von über 110 km/st erzielt wird. Beibehalten wurde selbstverständlich das vollsynchronisierte Vierganggetriebe mit dem als Schnellgang übersetzten IV. Gang. Der GP 900 V kostet als Limousine DM 5485.—, also nur noch 265 DM weniger als der GP 900 E mit Benzineinspritzung. Der relativ geringe Preisunterschied wird freilich mehr noch als bisher den Einspritzer zum wichtigeren Modell des Goliath-Personenwagenprogramms machen.

O.

Als Lieferanten für Campingbedarf empfehlen sich:

Wissen Sie wirklich alles über das Camping-Leben?

Selbst wenn Sie ein mit allen Wassern gewaschener Zeltler sind, wird es ab und zu noch ein paar kleine Weisheiten geben, die Ihnen bis jetzt verborgen waren. Sollten Sie aber als neugeborener Säugling in das Camping-Leben treten, so wird Ihnen ein Sack voll guter Ratschläge sicher willkommen sein. Schreiben Sie an KLEPPER, Rosenheim (Oberbayern) und verlangen Sie das originelle, reizende und mit vielen guten Ratschlägen gefüllte Büchlein F 104 A

»Die Klepper-Camping-Fibel«

Wir senden sie Ihnen gerne und kostenlos zu



Klepper-Werke Rosenheim/Obb.
GRÖSSTE FALTBOOTWERFT DER WELT

Sie suchen Erholung

dann fehlt Ihnen ein



SCHWEIKERT



Kleiner Strolch, Ihr Begleiter auf allen Straßen
Immer Daheim, der Wohnwagen für die Familie
Zugvogel, das rollende Weekendhaus

Wir stellen aus auf der 3. Deutschen Camping-Ausstellung vom 7. bis 15. April 1956 in Karlsruhe

SCHWEIKERT WOHNWAGEN · EBINGEN/WÜRTT. 562

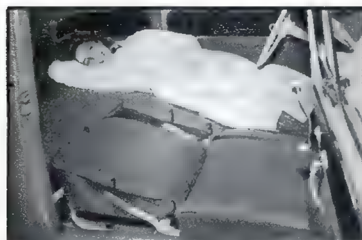


Mit dem KURZ-Idealbett ist das leicht möglich. Schon kurze Pausen geben genügend „Kraftstoff" zum Weiterfahren. Ihr Fachhändler zeigt Ihnen das



IDEALBETT

KURZ GMBH · BIETIGHEIM-WÜRTT.



Schlafeinrichtung für VW 1956
für 2 Sitze . . . **DM 13.—**
ferner: Kopfpolster · Kreuzbeinstützen · Fußauflagen für Fahrer und Beifahrer

KAMEi-
Auto-Komfort · Wolfsburg



BASTEN-WOHNANHÄNGER

Typ „Privat"

400 kg, für 4 Personen, mit allem Komfort

Preis DM 4650.–

Typ „Babi"

300 kg, für 3 Personen, ebenfalls hübsch eingerichtet

Preis DM 2950.–

BASTEN-WOHNANHÄNGER KREFELD
Kölner Straße 255 und am Dreifaltigkeitskloster 14

In großer Auswahl alle

Camping
ARTIKEL

gegen bequeme Teilzahlung

GROSSVERSANDHAUS
KRUMM GMBH
SOLINGEN 810

Fordern Sie unverbindlich Prospekt an

AUTOTISCH

Original-Schmidt
Soo praktisch und unentbehrlich auf allen Fahrten,
VW, Preis DM 19.75
Opel, Ford, DKW, Lloyd usw. DM 29.80

DRGM 1648843

Prospekt anfordern!

Hersteller: Hermann Schmidt
Weinheim a. d. Bergstraße

• Camping • Camping • Camping • Camping •

14 verschiedene Zelttypen
u. alles Zubehör habe ich f. meine Campingfreunde

- bei nur einem kl. Fünftel Anzahlung,
- Rest in 12 bequemen Monatsraten –
- porto- und verpackungsfreie Lieferung
- Bei Barzahlung 3% Skonto.

Bitte verlangen Sie unverbindlich Prospekte vom
Sportfachgeschäft **S. BERGER**
NEUMARKT/OPF. Regensburger Str. 37

• beste Qualität • beste Qualität • beste •

Camping • Camping

Qualität • beste Qualität

DETHLEFFS
CAMPINGWAGEN
ERPROBT UND BEWÄHRT
DETHLEFFS WOHNWAGENBAU ISNY/WÜRTTBG

Wilk-Auto-Bett · **Wilk-Auto-Zelt**

AUTO-BETT UND AUTO-ZELT FÜR ALLE DEUTSCHEN WAGEN. TYP ANGEBEN
Umfangr. Campingprogramm kostenl. Prospekt M anford.
Wilk-Auto-Bett, Bad Kreuznach
Matratzen-Luftboot DM 75.—
Auto-Eisschrank DM 29.—

V-SACHEN FÜR SICHERHEIT UND WOHLBEHAGEN

V-GARAGE · V-KABINE · PULLMAN-SET

Nur echt mit V-Zeichen und Garantie-Nr.

HANS R. VOLK · V-GARAGEN

Fordern Sie Preisliste und Prospekte

Pforzheim-DW

Verkehrspolizei im Einsatz

Die Zahl der Verkehrsunfälle in der Bundesrepublik steigt von Tag zu Tag, das kann man, oft gewürzt mit gehässigen Ausfällen gegen die Autofahrer, in jeder Zeitung lesen. Fast immer wird dabei jedoch verschwiegen, daß auch der Verkehr selbst ständig größer wird, weshalb also prozentual die Unfälle gar nicht zunehmen. Diese Erkenntnis darf aber nicht daran hindern, immer nach neuen Wegen, nach Verbesserungen und Sicherheitsmaßnahmen zu suchen, die geeignet sind, eine gefährliche Entwicklung abzubremsen und bessere Ordnung auf den Straßen zu schaffen. Viele Möglichkeiten sind in der letzten Zeit erwogen worden, eine Frage ist aber wohl nicht mit dem erforderlichen Nachdruck gestellt worden: Wird unsere Verkehrspolizei richtig eingesetzt?

Wir bezweifeln es, denn wir haben Erfahrungen machen müssen, die wir anfangs mit einem Kopfschütteln abtaten, dann aber, als sich solche Erkenntnisse häuften, mit Sorge und Unverständnis aufnahmen. Hier einige Beispiele, die zeigen, womit sich unsere Verkehrspolizisten beschäftigen oder beschäftigen müssen, und die erkennen lassen, was die Beamten mit den weißen Mützen nicht tun:

Beispiel eins: In einer norddeutschen Großstadt drohen die Straßen in der Umgebung eines Fußballplatzes, der mitten in einem dichtbesiedelten Wohnviertel liegt, an jedem Sonntagnachmittag aus den Nähten zu platzen. Das führt dazu, daß viele Wagen auch dort parken, wo sie es nicht tun sollten: in der Nähe von Kreuzungen und schräg auf dem Bürgersteig. Man erwartet, daß hier die Polizei einschreitet und darauf hinweist, wie sehr der Verkehrsfluß gehemmt werde. Die Polizei kommt auch, aber erst dann, wenn die Wagen längst dort stehen und die Besitzer ihrer Mannschaft zujubeln. Bei der Rückkehr jubeln sie nicht mehr, denn dann finden sie die obligaten weißen Zettel unter dem Scheibenwischer, auf denen mitgeteilt wird, daß wieder einmal die Straßenverkehrsordnung übertreten wurde. Kostenpunkt bei sofortiger tätiger Reue auf dem nächsten Revier: Zwei Mark. Erfolg: Keiner, nur die Stadtkasse schwillt an. Antwort des Beamten auf die Frage, warum er erst nach Beginn des Spieles mit seiner löblichen Tätigkeit begonne habe und nicht in der letzten halben Stunde davor für Ordnung gesorgt habe: „Ich muß doch auch mal Mittag essen."

Beispiel zwei: Autobahnauffahrt Köln—Bonn, kein Wagen vor uns, keiner dahinter. Rundfahrt um die Insel und zur Autobahn, auf die Winkerei wurde verzichtet, wen sollte man auch warnen. Wen? Die Polizei, die uns nach 200 Metern anhielt und wieder zwei Mark kassierte. Paragraph elf gab dem Beamten recht, die Vernunft nicht. Immerhin, zwei Mann und ein Einsatzwagen waren beschäftigt.

Beispiel drei: Wieder auf der Autobahn, diesmal zwischen Düsseldorf und Köln, schmale Baustelle ohne Arbeiter, Höchstgeschwindigkeit 40 km (bei freier Fahrt auf einer Straßenseite!). Erfolg: Verkehrsstauung und zwei Mark Verwarnungsgebühr für alle, die nicht schnell genug abbremsten. Denn hinter der Baustelle parkte ein Streifenwagen, dessen Besatzung mit großem Eifer die Kelle schwang.

Beispiel vier: Verkehrsunfall in norddeutscher Stadt. Zwei Leichtverletzte, beträchtlicher Sachschaden, Verkehr behindert. Dauer der Zeit bis zum Eintreffen der Polizei mit Streifenwagen: Rund 20 Minuten.

Beispiel fünf: Verkehrsstauung auf westfälischer Straße durch Glatteisbildung. Ein Knäuel von Fahrzeugen aus allen Richtungen. Nur eins fehlt: Die Polizei, die dieses Knäuel entwirren könnte.

Wir glauben, diese Beispiele zeigen, wo es hapert. Es mangelt am überlegten Einsatz. Die Verkehrspolizei sollte einsehen, daß ihre Aufgabe nicht darin besteht, Geld zu sammeln, sondern, daß sie verpflichtet ist, dem Fluß des Verkehrs zu dienen. Ein Streifenwagen ist zu kostbar, als daß man ihn auf der Autobahn abstellen könnte, ein Verkehrspolizist ist zu wichtig, als daß man ihn beauftragen könnte, nach dem Mittagessen einmal ein paar Wagen aufzuschreiben. Die Polizeibeamten können ihren Dienst auf viele Arten vorschriftsmäßig erfüllen, es gibt aber nur eine, die dem Verkehr dient. Wir halten es für wichtiger, die Streifenwagen durch die engen Straßen der Innenstädte zu schicken, als sie an menschenleeren Abzweigungen Sündern auflauern zu lassen. Wir halten eine Baustelle an der Autobahn für nicht so gefährlich (vor allem, wenn sie leer und ordnungsgemäß ausgeschildert ist) wie durch Unfälle blockierte Kreuzungen. Wir sind der Ansicht, daß auch ein Polizist sein Mittagbrot verschieben kann, wenn es ihm dadurch gelingt, einen Verkehrsengpaß zu verhindern.

Wir stehen nicht an, vielen Polizisten unseren Dank für ihre Bemühungen auszusprechen, wir möchten aber erreichen, daß wir dieses „Danke schön" zu allen sagen können, auch zu denen, die in ihrem Stübchen Einsatzpläne ausarbeiten. Nur bei einem vernünftigen Verhalten aller Verkehrsteilnehmer lassen sich die katastrophalen Zustände verbessern. Die Verkehrspolizei ist ein wichtiges Glied dieser Gemeinschaft. *C. H. C.*

Reisen ohne Risiko



BEVOR **Sie Ihre diesjährigen Autoreisen und Ferienfahrten festlegen, lesen Sie bitte erst, was es bei Fahrten in Ihnen noch unbekannte Länder zu beachten gibt, wo Sie die schönsten Plätzchen finden und wie Sie im Land am besten unter- und mit Ihrem Gelde gut auskommen. Über die nachstehenden Länder und Landschaften brachte AUTO MOTOR UND SPORT lesenswerte Reiseaufsätze:**

	Heft
Die Bergstraße; Die Pfalz	8/53
Isol Eolie – Äolische Inseln	9/53
Rom	13/53
Die Rauhe Alb	13/53
Reise nach Montenegro	15/53
Gastronomisches Rom	15/53
Route des Alpes	17/53
Kleine Tips für große Spanienfahrt	18/53
Unbekanntes Oberbayern	19/63
Italienisches Mittelalter	25/53
Jugoslawischer Inselspaziergang	1/54
Von Schnee, Lawinen und Gletschern	3/54
Über die Jurapässe zum Genfer See	5/54
Unsere süddeutschen Seen	9/54
Gran Canaria und Teneriffe	11/54
Auf nach Fehmarn	14/54
Mallorca – Ferieninsel zwischen Tag und Traum	15/54
Abstecher nach Portugal	18/54
Atlantikküste zwischen der Loire und dem Baskenlande	19/54
Sonnentage in der Pfalz	21/54
Wenn es im Harz am schönsten ist	23/54
Ins Land der Rif-Kabylen	25/54

	Heft
Die schönsten Ecken Europas	26/54
Südöstliche Reiseskizzen	1/54
Das Tal von Aosta	4/55
Burgenfahrt nach Österreich	5/55
Die italienischen Inseln	13/55
Einsames Wallis	18/55
Den Inn entlang	23/55
Die Schlösser an der Loire	24/55
Das Kleinwalsertal	25/55
Zum Wintersport in die Rhön	26/55
Die großen Skiberge am Arlberg	1/56
Streifzug nach Sardinien	2/56
Sie wollen nach	
Italien?	7/55
Frankreich?	8/55
Jugoslawien?	9/55
Schweden?	10/55
Spanien?	12/55
England?	13/55
Dänemark?	14/55
Holland?	15/55
Luxemburg?	19/55
Belgien?	22/55
Norwegen?	24/55
Finnland?	25/55
Griechenland?	2/56

Diese Hefte können wir reisefreudigen Autofahrern nachliefern. Die Ausgaben bis 30. 6. 1955 kosten nur 0,60 DM + 10 Pf. Porto pro Stück; neuere Hefte DM 1,20 + Porto

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE
STUTTGART, Postfach 1042

Liefern Sie die oben angekreuzten Hefte zu den genannten Preisen.

Der Betrag wird am .... auf Ihr Postscheckkonto 161 37 überwiesen — Lieferung hat durch Nachnahme zu erfolgen.

Vor- und Zuname ....

Ort ....

Straße .... Nr. ....

Bitte deutlich, möglichst in Blockschrift schreiben.

Neue Bücher

Die gebändigten PS

Vom Dampfroß zum Rennauto. Von Werner Siebold. Robert Bardtenschlager-Verlag, Reutlingen. 192 Seiten mit 22 Zeichnungen. Halbleinen DM 5.90.

Eine Dokumentar-Erzählung für die Jugend, spannend und flüssig geschrieben und genau das, was unzählige Väter suchen, um ihren Jungen die Entwicklung der Verkehrstechnik von James Watt und seiner Dampfmaschine bis zu den Rennwagen von heute klarzumachen. Bücher wie dieses sind besonders begrüßenswert, weil sie unserer Jugend über die Beziehungslosigkeit des heutigen technischen Aspekts zu den Pionierleistungen ihrer Großväter hinweghelfen, ohne den traditionellen Wissensballast der Schule zu bemühen. W.

Mein Mann, der Rennfahrer

von Elly Beinhorn. Der Weg Bernd Rosemeyers — ein Leben für den Rennsport. 192 Seiten, mit Fotos und Zeichnungen. Halbleinen. Robert Bardtenschlager-Verlag, Reutlingen. DM 7.80.

Die schonste Rennfahrer-Biographie, die je geschrieben wurde — von einer sportbegeisterten Fliegerin für ihren Mann, einen der größten Rennfahrer, den die Welt je gesehen hat. In seiner Neuausgabe als Jugendbuch wohl geeignet, unsern heutigen Jungen den für sie vagen Begriff Rosemeyer mit abenteuerlichem und bis an den Rand gefüllten Leben auszufüllen. W.

Das aktuelle Lexikon

C. Bertelsmann-Verlag, Gütersloh. 510 Seiten mit über 1000 Abbildungen. In Ganzleinen DM 14.80.

Was ist ein Kaltleiter? Und was eine Breitbandstraße? Vom Thyratron ganz zu schweigen! Das technische Zeitalter schafft immer neue Begriffe, wie Jet stream und Ferritantenne, Videofrequenz, Hochpolymere, irreversible Thermodynamik — vergeblich sucht man danach in einem vielbändigen Lexikon. Wer aber verbindet mit ihnen klare Vorstellungen? Um die Gegenwart zu verstehen, braucht heute jedermann ein aktuelles Lexikon, wie es der Bertelsmann-Verlag in ebenso klar gegliederter Form wie geradezu hinreißender Vielseitigkeit herausgegeben hat. Es befaßt sich ausschließlich mit der Gegenwart, und hier wiederum schwerpunktmäßig mit den Jahren von 1945 bis 1955. Aber was in dieser Zeitspanne in Kunst und Wissenschaft, in Natur, Technik, Wirtschaft, Sport und Politik von Wichtigkeit ist, das findet man mit Sicherheit im „Aktuellen Lexikon", gleichgültig, ob es sich um den Negerpolitiker Nkrumah, um Staustrahlflugzeuge, die Uniformen der neuen deutschen Wehrmacht, Stirling Moss oder die Luftwiderstandsbremse beim SLR handelt. Ein großartiges, sehr handliches Nachschlagewerk, das für jeden, der in unserer schnellebigen Gegenwart die Übersicht behalten will, einfach unentbehrlich ist. W.

Kraftfahrtechnischer Leitfaden

Allgemeinverständliche Darstellung der neuzeitlichen Kraftfahrtechnik. Von Oberst der Schutzpolizei a. D. Albrecht. Verlag Heinrich Vogel, München 2, Kreuzstr. 29. 11. Auflage 1956, 460 Seiten DIN A 5 mit 8 bunten und 87 einfarbigen Tafeln sowie 412 Abbildungen. Preis DM 9.80.

Es ist dies die erste Neuauflage nach dem Kriege des schon früher von den Fachleuten sehr geschätzten „Albrecht". Natürlich wurden die aktuellen Neuentwicklungen im wesentlichen mitberücksichtigt, die Existenz automatischer Kraftübertragungen ignoriert das Buch allerdings bis jetzt. Der „Albrecht" ist ein ausgesprochenes Lehrbuch, knochentrocken zwar und an den Stil einer Heeresdienstvorschrift erinnernd, vielleicht aber gerade deshalb sehr klar, anschaulich und gut verständlich. Wer noch wenig Ahnung von kraftfahrzeugtechnischen Dingen hat, sich diese aber aneignen will, der kann sich des „Albrecht" mit Vorteil bedienen, zumal er für seinen reichhaltigen Inhalt und die vielen wirklich guten Bilder zu einem bemerkenswert zivilen Preis verkauft wird. O.

Der Verkehrsunterricht

Handbuch für Erzieher von Wilhelm Vonolfen, Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag GmbH., Dortmund, Westenhellweg 22, 276 Seiten DIN B 5 mit vielen Abbildungen, brosch. DM 6.90, Halbl. DM 7.90.

Den Erziehern, die Verkehrsunterricht erteilen sollen, soll dieses Buch Anregungen für dessen systematische Gestaltung geben. Es ist hierfür zweifellos eine geeignete und zuverlässige Grundlage. Viele Zeichnungen und Bilder locken den naturgemäß sehr umfangreichen und oft trockenen Stoff auf und erleichtern die Lektüre. In einem Anhang sind die wichtigsten Verkehrsgesetze zusammengefaßt, so daß der Erzieher jederzeit die Möglichkeit hat, auf den Text der Gesetze zurückzugreifen. — Leider ist noch nicht von allen Schulbehörden die Wichtigkeit des Verkehrsunterrichts erkannt, wiewohl den Kindern immer beigebracht wird, daß sie nicht für die Schule, sondern für das Leben lernen. Diesbezügliche Bestrebungen würden möglicherweise erleichtert, wenn es ähnlich dem hier besprochenen Buch auch so eine Art Verkehrs-Lesebuch für die Kinder selbst gäbe, das allerdings in Inhalt und Gestaltung so nett und lebendig wie nur irgend möglich sein müßte. O.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!
Dies ist für die ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

AUSTIN-HEALEY

Austin - Healey 55, 135 PS, weiß, 8500 km gelaufen. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstr. 53—55. 3331/1305

BMW

BMW 327, 55 PS, Coupé, Ia Zustand, Maschine und Lack neu. Barpreis DM 2100.—. Anfragen an F. Daniel, Hamm (Westf.), Ahornallee 21. 3317/1304

BMW 501/8, Bauj. 55, schwarz, 7900 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3332/1305

BMW 328: Wrege, Hamburg 19, Eidelstedter Weg 103. 3343/1306

BMW 328, unfallfrei, im Originalzustand u. guter Verfassung, zu kaufen gesucht. Angebote mit genauer Beschreibung unter 5138 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3294/1303

BMW 501/6, Bauj. 55, grau-grün, 19 000 km, erstkl. Zustand, von Privat 20% unter Neuw. zu verk. Angeb. unter 5141 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3287/1302

BORGWARD

Borgward H 2400 S-Limousine, kirschrot, mit neuen Weißwandreifen, 40 000 km gelaufen, in tadellosem Zustand, zu verkauf. Angeb. unter 5143 an „das AUTO, MOTOR und SPORT" Stuttgart, Postf. 1042. 3310/1304

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-PKW beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 3320/1305

DKW

Neuen DKW 3 = 6, unfallbeschädigt, gegen bar zu kaufen gesucht. Angebote unter 5151 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3323/1305

Gebrauchter, auch unfallbeschädigt. DKW 3 = 6-Motor gegen bar zu kauf. gesucht. Ang. m. Bauj., Prs. usw. an Trettau, Garmisch, Postfach 22. 3347/1307

Autoporter
der ideale Lastenträger

Steuer-, zulassungs- und versicherungsfrei
Stört nicht am Wagen
Benötigt keine Garage
Jederzeit vorhanden und betriebsbereit
Trägt schwere Lasten und auch sperrige Güter
Erlaubt jegliches Rückwärtsfahren
Verteuert den Betrieb nicht
Hält die Spur
Bedeutend billiger als ein Normal-Anhänger

Neuer Preis DM 347.-
+Anbauteile je nach Wagentyp

5509

PANZER *hat alles fürs Auto* TEL. 52153 · FS 089611 **BONN-C**

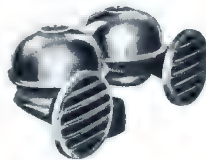
Alleinvertrieb für die Bundesrepublik



Autofahrer-Spezialkissen
Standardausführung 50x40 DM 4.— und Nachnahme
Größe 1 60x40 DM 6.- u. Nachnahme
Sitzkissen für Büro, Heim und Camping
Größe 40x40 DM 1.60 und Nachnahme

Klöckner u. Müller - Köln Ubierring 53 Tel. 35841

KLAXON-Fanfare



Typ Jericho
größte Lautstärke
(113 Phon)
freischwingende Fanfare aus Trompetenmetall absolut wasserfest

HANS WERNER
Stuttgart W, Rosenbergstraße 136

FIAT

Fiat-Ghia-Cabrio, Bauj. 53, rot, 37 000 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3333/1306

Leicht beschädigte Karosserie für Fiat 1400 günstig zu verkaufen. Josef Büker, Essen-Süd, Müller-Breslau-Straße 30, Tel. 7 23 09. 3309/1304

NSU-Fiat 1400, schwarz, Bauj. 54, 52 000 km, in gepfl. Zust., aus erster Hand, mit allem Zubeh., sofort oder später preisgünstig zu verkaufen. Angebote unter 5145 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3312/1304

Fiat-Limousine 1400, 60 000 km, überholt, mit Radio, bes. Chrom, Farbe grau, zu verkaufen. Preis DM 4200. Berth. Dorn, Architekt, Reilingen / Mannheim, Hauptstraße 197. 3288/1302

MG

Für MG Mod. TA, 1235 ccm, 4-Zyl., o.h.v., Bauj. 36/38, dring. neu oder gebr. gesucht: 1 Pleuelstange od. evtl. Motorblock m. Pleuel, Kurbelwelle u. all. Hauptlagern, Reifen 4.50/4.75 × 19". Ang. u. Hinw. erb. E. Falkenhagen, Braunschweig, Walkürenring 9. 3307/1304

FORD

Ford Mercury 55, Coupé, grau/weiß, 23 000 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3334/1306

Ford 1,2 Sport-Cabriolet, versenkb., 2sitz. Lederpolst., unfallfrei, Original Werk-Austausch-Motor, 10 000 km gelaufen, in tadell. Zust., zugel., aus 1. Hand, Preis DM 1500.—, zu verk. Ang. u. 5157 an „das AUTO, MOTOR und SPORT" Stuttg., Postf. 1042. 3349/1307

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 3322/1305

MERCEDES

Mercedes 220. Baujahr 1954/55
Limousine, in gut erhaltenem Zustand, Farbe möglichst schwarz, gegen bar zu kaufen gesucht. Angebote mit Preisangabe, Kilometerstand usw. erbeten unter 5154 an „das AUTO MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3330/1305

Gut gepflegten Mercedes 170 V b, Bauj. 1952, 50 000 km, privat zu verkaufen. Taxwert DM 1800.—. G. H. Sandfort, Essen, Huyssenallee 80. 3318/1304

Suche Vorkriegs - Mercedes, Sport-Cabrio, Zweisitzer, preisgünstig. Angebote unter 5152 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3327/1305

Gesucht Mercedes A-Cabr. 170 S oder 220 gegen bar. O. Görn, Berlin-Charlottenbg., Fasanenstr. 18. 3326/1305

Mercedes 170 SA - Cabrio, DM 6900.—. Auto - Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3335/1306

Mercedes 220 A-Cabrio, Bj. 55, grau, 14 000 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3336/1306

Mercedes 190 SL, Bj. 55, silbergrau, 10 100 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3337/1306

Mercedes 300 SL, Bj. 55, schwarz, rotes Leder, 3000 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstr. 53—55. 3338/1306

Suche Vorkriegs-Mercedes, Sportcabrio, Zweisitzer, preisgünstig. Angebote unter 5140 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3300/1303

Mercedes 180 D, gebraucht, gesucht. Willy Gerlach, Vinzier/Bad Oldesloe 3296/1303



Neu! **Hammer**
Campingausrüstung für den VW
Fordern Sie unsere Prospekte an
Gebr. Hammer Bad Mergentheim
Besuchen Sie uns auf der Campingausstellung in Karlsruhe

„mach es selbst"
Zubehör, Ergänzungsausstattung selbst einbauen können Sie mit unserer genauen Anleitung, auch wenn Sie kein Handwerker sind, aber Freude am Selbermachen haben. Sie erhalten dazu vollständige Materialsätze mit allen Kleinteilen, z. B. für Lichthupe ab DM 3.—, Parkbeleuchtung ab DM 3.—, Scheibenwascher ab DM 18.—, Rückfahrscheinwerfer ab DM 22.—, Nebelscheinwerfer ab DM 22.50. Verlangen Sie Liste 3/6 (frei), Karte genügt!
„mach es selbst"-Versand, München 25, Boschetsrieder Straße 69



Die Wunderhose Immerfit
Die elegante Straßen-Gabardine-Hose
absolut fleckenfest mit Dauerbügelfalte auch nach dem Waschen
R. B. Breymann, Hamburg 26/21

OLIVER-Außenbordmotoren

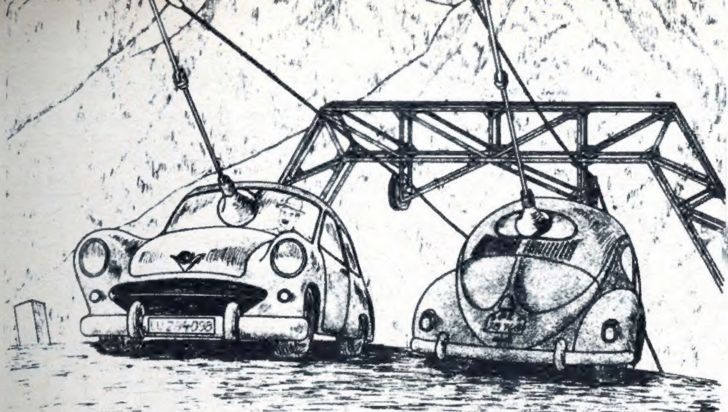


elegant - zuverlässig - geräuscharm
Verlangen Sie bitte unverbindliches Angebot!
BOOTING
Josef Schreyögg
Ollarzried / Ottobeuren
Telefon 376

Sippel Schonbezüge



Hersteller: Geschw. Sippel, München
Müllerstraße 33, Telephon 21635



Ein Wendepunkt im Alpenstraßenbau:

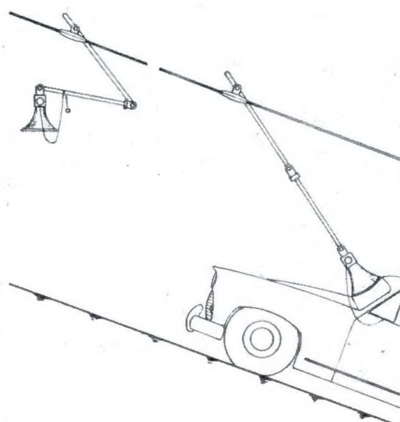
Die neue Lötschen-Paßstraße

In diesem Sommer wird mit der Lötschen-Paßstraße, 2695 m, die dritthöchste Autostraße der Gesamtalpen und höchste Straße der Schweiz, dem Verkehr übergeben. Sie wird nur durch den Col d'Iseran, 2769 m, in Frankreich, und das Stilfser Joch, 2758 m, in Italien, an Höhe übertroffen.

Die neue Lötschen-Straße ist in ihrer Anlage einmalig und wird mit Recht als ein Wendepunkt im Alpenstraßenbau bezeichnet. Um einen flüssigen Autoverkehr auf möglichst mäßigen Steigungen durchführen zu können, war man bisher gezwungen, unter Ausnutzung passender natürlicher Niveau-Unterschiede, die Alpenstraßen mit riesigen Umwegen und schließlich unter Verwendung zahlreicher Serpentinen zu erbauen. Diese veralteten Methoden waren zeitraubend und teuer. Die guten Erfahrungen der letzten Jahre, mit den immer zahlreicher werdenden Skilifts und Sesselbahnen, ermutigten deshalb kühne Ingenieure, diese Stetigförderer auch für den Straßenverkehr über besonders steile Straßenstücke einzusetzen. Die neue Lötschen-Straße wird nicht weniger als drei neue Auto-Schlepplift-Anlagen erhalten. Von Kandersteg kommend, führt der erste Strang bei einer Länge von 3 km, mit einer Höchststeigung von 41% über einen Höhenunterschied von 882 m, von der Gfellalp zur Lötschenpaß-Höhe. Zwei weitere Lifts mit 2,2 und 2,4 km Einzellänge führen auf der Walliser Seite vom Paß hinab ins Lötschental. Es ist einleuchtend, daß bei dieser schnurgeraden aber steilen Streckenführung der Alpenstraßen mit Schlepplift-Anlagen, infolge der Straßenverkürzung gewaltige Baukosten eingespart werden. Darüber hinaus bieten sie dem Motortouristen ein schnelles, billiges und ungefährliches Überqueren der Alpenpässe.

Die Geschwindigkeit der endlosen, kontinuierlich umlaufenden Schleppseile der Auto-Schlepplifts beträgt 1,7 m/sec, das bedeutet, daß wir mit etwa 6,1 km/st zur Paßhöhe geschleppt werden. Einiges Kopfzerbrechen machte den Konstrukteuren die Ausbildung einer geeigneten Schleppkupplung. Das Ankuppeln muß ja, da das Schleppseil des Lifts ständig weiterläuft, im Fahren, also mit einer Geschwindigkeit von etwa 6 km/st erfolgen. Bei der Verschiedenartigkeit der Wagen mußte eine Lösung gefunden werden, die eine Beschädigung der empfindlichen Karosserien völlig ausschließt und sich im Notfalle von innen bedienbar oder sogar von selbst trennen läßt. Man fand schließlich eine frappierend einfache Lösung: Die Kupplung besteht aus einem großen Gummisaugnapf, der auf die Windschutzscheibe aufgesetzt wird und durch ein Ventil gelöst werden kann, oder im Falle einer Notbremsung von selbst abspringt. Die Saugkupplungen sind abwechselnd in zwei verschiedenen Größen am Schleppseil befestigt. Die großen Saugnäpfe mit 40 cm Durchmesser sind für Wagen bis 3200 kg Gesamtgewicht, während die kleinen mit 27 cm, für solche bis 1600 kg ausgelegt sind. Da die Saugnäpfe aus Weichgummi hergestellt sind, haften sie auch an gewölbten Front- und Heckscheiben bei voller Zugkraft. Der ganze Vorgang des Einkuppelns besteht darin, daß ein Boy unsere Windschutzscheibe mittels eines Schwamms mit Wasser benetzt und dem fahrenden Wagen, unter gleichzeitiger Betätigung des Entlüftungsventils, den Saugnapf auf die Frontscheibe preßt. Auf der Bergstation am Lötschenpaß wird das Lösen der Saugkupplung, durch Öffnen des Entlüftungsventils, ebenfalls durch einen Boy getätigt, so daß man sich während des Schleppens um nichts weiter als das Geradehalten der Steuerung zu kümmern braucht.

Bienwald



Die schematische Darstellung zeigt die Saugkupplung der Auto-Schlepplift-anlage. Rechts unten im Schleppeinsatz und links oben bei Leerlauf der Anlage. Das Kniehebel-Schleppgestänge kann nur nach hinten einknicken, so daß eine Beschädigung der Motorhaube beim Ein- und Auskuppeln ausgeschlossen ist. Auch ein etwaiges Schleifen des Gummi-Saugnapfes auf der Straße wird dadurch vermieden. Die Kordel dient zur Betätigung des Entlüftungsventils der Saugkupplung. Die Öffnung desselben bewirkt das sofortige Lösen des Saugnapfes. Es kann während der Fahrt im Notfalle vom Fahrer selbst betätigt werden.

MERCEDES

Gelegenheit, Mercedes 300, Direktionswagen, schwarz, in neuw. Zustand, umständehalber sehr preisw. abzugeben. Angebote unter 5132 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 8284/1302

PACKARD

Packard
Automobile
275, 290, 310 PS

Importeur: **Aschoff & Co., GmbH.**
Krefeld, Oppumer Straße 67–69
Telefon Sammelnr. 28427

Ersatzteillager und Reparaturwerk

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

Porsche 1500 S, Coupé, Schönheitspreis Wiesbaden, Bestzustand (Werksinspektion), nur 9800 km, garant. unfallfrei, wegen Versetzung ins Ausland aus Privathand 25% unter Neupreis abzugeben. Besichtigung bei Auto-Wolf, Bad Münster a. Stein. Angebote unter 5150 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3321/1305

Porsche, evtl. ohne Motor, gesucht. Bis DM 1500.—. Angebote unter 5149 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3319/1304

Porsche-Kaufvertrag bei freier Typenauswahl, lieferbar sofort oder bis 1. Mai d. J. abzugeben. Angebote unt. 5147 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3314/1304

Porsche 1,3-Cabrio, rot, DM 5500.—. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3339/1306

Porsche 1,5 Dame, Coupé 53, grau, 39 900 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3340/1306

Porsche-Speedster, Roadster 55, zweifarb. rot, 7200 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstr. 53—55. 3341/1306

Porsche-Spyder, Bauj. 55, weiß, 3500 km. Auto-Becker, Düsseldorf, Adersstraße 53—55. 3342/1306

PORSCHE

Porsche-Motor 1300, Bauj. 55, neueste Ausführung m. 3teil. Kurbelgehäuse, ca. 20 000 km, kompl., für DM 1500.— zu verkaufen. Zuschr. u. 5155 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3344/1306

Porsche-Coupé 1,3 Ltr., unfallbeschädigt, zu verkaufen. Angebote unter 5135 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3291/1302

1,3 Ltr. Coupé, in bestem Zustand, preisgünstig abzugeben. Autohaus Kahrmann GmbH., Porsche-Generalvertretung, Fulda, Tel. 37 37 / 39. 3289/1302

1,5 Ltr. Coupé, in bester Verfassung, preiswert abzugeben. Autohaus Kahrmann GmbH., Porsche-Generalvertretung, Fulda, Tel. 37 37 / 39. 3290/1302

Porsche 1,6 Ltr., Super-Spezialausführung, sehr starker Motor mit Doppelvergasern, elektrischer Benzinpumpe, elektrischem Drehzahlmesser, 8000 km, zahlreiche Instrumente, spezialentdröhnt, Speziallackierung, echte Lederpolsterung hellgrau-schwarz, Spezial-Scheinwerfer und Nebellampen, Spezialgetriebe, Spezialaufhängung, neueste Ausführg. Becker-Radio, Spitze über 190 km/st, 10 000 km Garantie, selten schönes und schnelles Fahrzeug. Preisangebote an Rolf Fr. Goetze, Burscheid bei Köln, Füllsichel 23. 3295/1303

Gebrauchtes, gut erhaltenes Porsche-Synchron-Getriebe gesucht. Angebote mit Preis unter 5136 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3292/1302

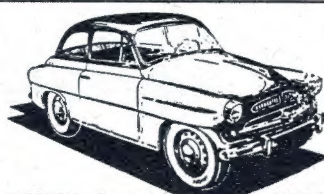
Porsche-Motor 1,3 Ltr., bester Zustand, DM 980.—. Angeb. unter 5137 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3293/1302

RENNWAGEN

Rennwagen, 2000 ccm, Bauj. 52, mit Zubehör u. Anhänger, DM 1800.—. Angeb. u. 5112 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3252/1299

Veritas-Rennsportwagen, 1,5 l, preisgünstig zu verk., evtl. Tausch geg. Pkw. Ang. u. 5116 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3257/1300

SKODA



SKODA-Automobile | **JAWA-Motorräder**

Importeur: **Aschoff & Co., GmbH.**
Krefeld, Oppumer Straße 67–69
Telefon Sammelnr. 28427

Ersatzteile und Reparaturwerk

SPORTWAGEN

Borgward-Sport-Cabrio 51, schwarz, 66 PS, 2 Vergaser, rassig und elegant, Neupreis DM 13 000.—, Preis DM 4600.—. VW wird in Zahlung genommen. Automatendienst Kreller, Idar-Oberstein 4. 3303/1303

1,5 l Straßen- u. Rennsportwagen, Bauj. 1955, 120 PS/80 Oktan, günst. zu verk. Ang. u. 5123 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3273/1301

VERITAS

Suche Dyna-Veritas, 600—700 ccm, gegen bar zu kaufen. Angebote an D. Schmidt, Braunschweig, Böcklerstraße 242, Ruf 2 28 40. 3316/1304

VW

VW-Exp., Schiebedach, synchron, mit 1,3 Ltr. Porsche-Motor, Duplexbremsen, in neuw. Verfassung, preisw. abzugeben. Angeb. unter 5131 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3283/1302

Suche VW-Fahrgestell: 15" Reifen u. Öldruckbremsen zu Versuchszwecken (Karosserie). Angebote an P. Heitmann, Hannover, Lister-Platz 2. 3249/1299

WOHNWAGEN

Reisewohnwagen auf Opel-Blitz-Fahrgestell, 2 permanente Betten, extra Sitzecke, große Kleiderschränke, Propan- und Webasto-Heizung, 40 Ltr.-Kühlschrank, vollständige Kocheinrichtung, Dachgalerie, Radio. Für geschäftliche oder private Ausnutzung bestens geeig. net, 9800 km gelaufen (Neupreis DM 28 000.—), zum Preis von DM 13 000.— zu verkaufen. Angebote unter 5148 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3315/1304

Wohnanhänger Westfalia T 5 mit 5 Betten, Ia verk. od. verl. Potyka, Nürnberg, Roritzer Str. 9. 3324/1305

Wohnwagen „Sport-Berger", für 4 Personen, preiswert zu verkaufen. Angebote unter 5134 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3286/1302

VERSCHIEDENE

Fiat Cabriolet 1100, TV Spyder, evtl. Wendler, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5146 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3313/1304

Barankauf von VW, Lloyd, Goliath-Pkw. u. a. Preisangebote an Huyskens, Krefeld, Uerdingerstraße 64, Tel. 6 20 02. 3345/1306

DKW F-7 1937; Opel 1,3 1937; Hanomag 1,3 1939; alle fahrbereit, je DM 250.—. Auto-Passage Krefeld, Uerdinger Str. 64, Tel. 6 20 02. 3281/1302

DM 3600.— Erbanteil an Mietwohngrundstück gegen Porsche oder anderen Wagen bis 1,5 l zu tauschen gesucht. Angebote an Gerhard Czekalla, Gelsenkirchen, Bickernstr. 140. 3251/1299

Gut erh. Zweisitzer-Cabrio, unfallfrei, zu kaufen ges. Angebote Wilhelmshaven, Postfach 55. 3305/1303

MOTORRÄDER

BSA
250
350
500
650 ccm

Motorräder mit Schwingrahmen

Importeur: **Aschoff & Co., GmbH.**
Krefeld, Oppumer Straße 67–69
Telefon Sammelnr. 28427

Ersatzteillager und Reparaturwerk

✶ STELLENANGEBOTE ✶

In größere, neu und modern eingerichtete Garage an der Hauptstraße Rapperswil-Glarus wird tücht. Automechaniker gesucht. Strebsamer Mann hat gute Zukunftsaussichten. (Evtl. bewandert auf Exacta-Testapparate.) Eintritt 3. April oder später. Guter Lohn. Bezahlte Ferien. Offerten m. Zeugn.-Kopien an Gottfr. Tremp, Garage, Schänis ((Schweiz). 3348/1307



Falls diese Sonderklasse-Brille bei Ihrem Händler nicht erhältlich ist, bitte ich, den Auftrag direkt ans Werk zu richten



Für V. W. Großbetrieb in einer Großstadt im Westen Hollands wird ein

technischer Betriebsführer

gesucht.

Ansprüche: Technisch und theoretisch in jeder Hinsicht perfekt. Er muß imstande sein, die technische Führung des Betriebes mit einem Personalbestand von etwa 250 Angestellten zu übernehmen.

Er muß mit den verschiedensten Arbeiten, wie diese in einem Großbetrieb mit sieben Zweigniederlassungen vorkommen, wie z. B. Blecharbeiten, Kunstharzspritzerei und allen Reparaturen völlig vertraut sein. Er muß über entsprechende Erfahrung aus einer gleichartigen Stelle verfügen. Weiter wird verlangt, daß ihm auch die Ausbildung des Personals anvertraut werden kann. Kenntnis der holländischen und englischen Sprache erwünscht.

Es wird geboten: Eine sehr selbständige Stellung mit großer Verantwortlichkeit.

Nur diejenigen Herren im Alter von 35–45 Jahren, die unbedingt den oben erwähnten Anforderungen entsprechen, werden gebeten, ihre handschriftlich geschriebene Bewerbung mit Angabe von Personalien, Gehaltsansprüchen und Referenzen sowie Beifügung eines neuesten Lichtbildes einzureichen unter 5156 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3346/1307

* VERSCHIEDENES *

Zur Mitbeteiligung an einer weltumspannenden Neuheit (Patent) in der Kraftfahrzeugbranche betr. Verkehrssicherheit wird rühriger Kompagnon gesucht. Angebote unter 5144 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3311/1304

Freiwillige Autoversteigerung

Nächste Versteigerung Samstag 14 Uhr
Besichtigung und Nachverkauf täglich.

Hans Bauer, Kfz-Versteigerer
Frankfurt am Main-Süd
Ziegelhüttenweg 37, Telefon 65414

X **Teller- und Kegelräder,** Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans. H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 3328/1305

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste Fahrlehrerausbildung
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Daunenschlafsäcke, fabrikneu, amerik., oliv, Reißverschluß, einschl. Kapuzentasche DM 79.—. Wohlenberg-Vertrieb, München 12. 3325/1305

SONDERANGEBOT!
Hubo-Werkzeugtaschen enth. 11 vernickelte Schlüssel 6-32 mm, kompl. DM 10.80 einschl. Verp., per Nachnahme. Fa. E. Hubert, Bonn, Riesstr. 11 und 21

Welcher Jugendfreund stiftet ein Schrott-Auto für den Spielplatz eines Jugendheimes. Angebote unter 5153 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3329/1305

LICHTHUPE

für den Selbsteinbau
komplett mit Schaltplan DM 13,—
Nachnahme

Kurt Kretschmer, Höhr-Grenzhausen II

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886

„Schokoladen-Knabbermischung", 100 Gr.-Beutel nur DM —.40, weitere Markenschokolade lt. unverbindl. Preisliste bei: Süßwaren- u. Spirituosenversand Horst Wurdack, Rehau/Ofr., Postfach 148. 3250/1299

AUTOMOBIL-REVUE

Katalognummer Genfer Autosalon 1956

Die bekannte jährliche Publikation über die PKW-Produktion der ganzen Welt.
Mit genauen technischen Angaben über alle Modelle.
276 Seiten, reich, teils farbig illustriert, Großformat DM 6.50.
HALLWAG-VERLAG · STUTTGART 13 · SPITTLERSTR. 8

Suche gut erhaltene Kompressor-Anlage m. Zub. etc. für Drehstr., 6—10 atü. Ang. u. 5118 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3263/1300

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag nur bei Beifügung von DM 0,40 für Rückporto; für Weiterleitung von Angeboten ins Ausland bitte Briefe mit ausreichendem Auslandsporto freimachen!

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/210. Eritrea. Auto-Zubehör. Korrespondenz italienisch oder französisch.

A/211. Hongkong. Autos. Korrespondenz englisch.

A/212. Indien. Reifen und Schläuche für schwere Fahrzeuge. Korrespondenz englisch.

A/213. Sudan. Teile und Zubehör für englische und USA-Last- und Personenwagen. Korresp. englisch.

A/214. Indochina. Autos. Korrespondenz englisch.

A/215. Syrien. Gebrauchte Autoreifen, Gummiabfälle. Korrespondenz französisch.

A/216. Türkei. Autobatterien, Lastwagen, Autobusse. Korrespondenz englisch.

A/217. Ceylon. Autoreifen und -Schläuche. Korresp. englisch.

A/218. Ecuador. Kraftfahrzeug-Zubehör. Korrespondenz spanisch.

A/219. Eritrea. Autos, Reifen und Schläuche. Korresp. englisch.

A/220. Indochina. Autoteile und Zubehör. Korrespondenz englisch.

A/221. Portug.-Indien-Goa. Moderne Ölwechsel- und Abschmierstationen mit hydraulischem Wagenheber, Kompressor und Waschanlage für PKW, Reifenaufpump- und Prüfgeräte, Batterieladegeräte, Batterieprüfer, Düsenprüfer, Kompressionsprüfer für PKW, Dieselkompressionsprüfer für LKW, Zahnrad-Ölpumpe, Luftdruckregler, Handlampen, Rangierhebebühne für Autos. Korrespondenz englisch.

A/222. Portugal. Wieder instandgesetzte Militärwagen. Korrespondenz englisch.

A/223. Spanien. Maschinen zur Herstellung von Autokühlern. Korrespondenz spanisch.

A/224. Syrien. Autos, Dieselmotoren. Korrespondenz französisch.

A/225. Irak. Lastwagen und Lieferwagen, Reifen und Schläuche. Korrespondenz englisch.

A/226. Irak. Autozubehör. Korrespondenz englisch.

A/227. Pakistan. Autobatterien. Korresp. englisch.

A/228. Saudi-Arabien. Zündeinrichtung für Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.

A/229. Venezuela. Sicherheitsglas für Autos. (Ein Beauftragter wird voraussichtlich im Frühjahr nach Deutschland kommen, um persönliche Verhandlungen zu führen.) Korrespondenz spanisch.

A/230. Indien. Motorteile für Autos. Korrespondenz englisch.

A/231. Syrien. Autozubehör und Ersatzteile. Korrespondenz französisch.

A/232. Frankreich. Dieselmotoren. Korrespondenz französisch.

A/233. Äthiopien. Autos, leichte Lastwagen. Korrespondenz englisch.

A/234. Indien. Auto-Ersatzteile und Zubehör. Korrespondenz englisch.

A/235. Indochina. Autos. Korrespondenz englisch.

A/236. Irak. Schrauben und Muttern für die Fahrzeugindustrie und Drähte, Kabel hierfür. Korrespondenz englisch.

A/237. Schweden. Schlagerartikel in der Autozubehörbranche. Korrespondenz deutsch.

A/238. Pakistan. Schläuche und Reifen für Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeugersatzteile und Zubehör; unbrauchbare Kraftfahrzeugreifen und Abfallgummi, Werkzeuge und Einrichtungen für Reparaturwerkstätten. Korresp. englisch.

A/239. Portugal. Kugellager, Magnete, Kondensatoren, Zündspulen und andere ähnliche Artikel. Korresp. portugiesisch, spanisch, französisch.

A/240. Australien. Außenbordmotoren. Korrespondenz englisch.

A/241. Dänemark. Auto- und Reise-Hobby-Artikel. Korresp. deutsch.

A/242. Österreich. Neuheiten für Kraftfahrzeuge. Korrespondenz deutsch.

A/243. Griechenland. Lastwagen. Korresp. französisch.

A/244. Pakistan. Dieselmotoren, Feuerlöscher. Korrespondenz englisch.

A/245. Pakistan. Heeresfahrzeuge und Ersatzteile. Korresp. englisch.

A/246. Taiwan-Formosa. Dieselmotoren, Leichtmotoren, kleine Antriebsmotoren. Korresp. englisch.

A/247. Vietnam-Süd. Lastkraftwagen. Korresp. engl.

A/248. Vietnam-Süd. Kraftfahrzeuge. Korresp. franz.

A/249. Aden. Auto-Rikshaw. Korrespondenz englisch.

A/250. Indochina. Autobatterien u. Autoräder. Korrespondenz französisch.

A/251. Japan. Dreirad-Autos. Korrespondenz englisch.

A/252. Libanon. Automotoren. Korresp. französisch.

A/253. Syrien. Autokühler. Korresp. französisch.

A/254. Jordanien. Kraftfahrzeuge, Reifen. Korrespondenz englisch.

A/255. Uruguay. Autoersatzteile für europäische und USA-Autos, Autozubehör. Korrespondenz deutsch.

A/256. Neuseeland. Auto-Radio-Antennen. Korrespondenz englisch.

UNTERRICHT



Junge Damen

werden gründlich ausgebildet zu

Kaufm.-prakt. Arzthilfen und **Fremdsprachl. Korrespondentinnen**

Halbjahreskurse mit Abschlußprüfung
Elegantes Wohnheim, Freiprospekt A

Dr. Nitsch, **Bad Harzburg**

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische

Diebstahlsicherung eingebaut?

Preis **DM 17.90**



Elektro-magnetische **VENTILE** *für Gase und Flüssigkeiten*

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Zur Politur die

AG-WATTE SPEZIAL

in gepreßten Spar-Rollstreifen staubsicher verpackt DBGM und auch im Poly-Beutel

Bezugsnachweis durch:

OFFT & CO.
Hamburg-Wandsbek

Achenbach-Garagen

Wellblechhallen
Fahrrad- u. Motorradständer
Stahltore
Betonplatten-Bauten



Gebr. Achenbach GmbH.
Weidenau - Sieg, Postfach 188

Die neue, blinkende **SOFFITTEN-LAMPE** *in Ihrem Winker*



Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.

Preis für 1 Satz (2 Lampen)	31 mm		15.90 DM
Preis für 1 Satz	38 mm	6 Volt	16.50 DM
Preis für 1 Satz	38 mm	12 Volt	18.50 DM

SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Die letzte Seite

Gefahr für schnelle Kinder

Kaum scheint die Sonne wieder wärmer, dann halten es die Kinder nicht mehr in der Wohnung aus. Mangels anderer Gelegenheiten wird dann gar oft die Straße zum Spielplatz. Das ist sicher nicht ideal, immerhin aber verständlich und auch nicht weiter schlimm, wenn die spielenden Kinder verständig genug sind, sich und andere nicht unnötigerweise in Gefahr zu bringen. Darüber müssen sie von der Schule, vor allem aber auch von ihren Eltern immer wieder eindringlich belehrt werden. Erstaunlicherweise scheint dies verhältnismäßig selten zu geschehen. Mütter, die Ängste ausstehen, wenn ihr Sprößling nur leicht erhöhte Temperatur hat, sehen gleichmütig aus dem Fenster zu, wie dieser vergnügt auf der Hauptstraße herumrennt, ohne den lebhaften Verkehr sonderlich zu beachten. Das geht aber noch viel weiter. Gerade weil die Erwachsenen heute mehr zu fahren als zu laufen scheinen, wollen es die Kinder genau so machen. Tretroller, kleine Fahrräder und was noch für Vehikel zählen zum beliebtesten Spielzeug der modernen Jugend. Im heutigen Straßenverkehr aber sind die Kinder damit fehl am Platz. Neuerdings tritt jedoch wieder etwas zunehmend in Erscheinung, was uns während der wenigen warmen Tage bisher besonders unangenehm auffiel: Kinder mit Rollschuhen! Unwillkürlich muß man sich da sehr oft fragen: Ist es denn deren Eltern völlig gleichgültig, ob ihr Bub oder ihr Mädel morgen, übermorgen oder vielleicht erst in ein paar Wochen irgendeinem Kraftfahrzeug in die Quere kommt und dabei zwangsläufig schweren Schaden nimmt, ja vielleicht gar tot ins Haus gebracht wird? Es ist einfach unverantwortlich, Kinder, die man lieb hat, mit Rollschuhen auf Verkehrsstraßen herumlaufen zu lassen. Spaß macht die Sache nämlich erst, wenn man richtig in Schwung kommt — und dann ist es fast unmöglich, schnell wieder zu bremsen, falls dies plötzlich notwendig wird. Zum Glück geht es ja meistens gerade nochmal gut ab, und wohl jedem Autofahrer ist das Bild geläufig, wie so ein Menschenkind mit den Armen rudert und vor Schrecken blaß das Gesicht verzerrt, um eine Notkurve zu kriegen oder, wenn es eben noch halten konnte, das Gleichgewicht einigermaßen zu halten. Nein, liebe Leute, rollschuhlaufende Kinder gehören nicht auf die belebten Straßen und wenn dabei eines verunglückt, dann gehören Vater oder Mutter, die es erlaubt haben, mindestens für zwei Jahre ins Gefängnis, wollte man deren Verantwortungslosigkeit mit dem Maße messen, das ansonsten schon bei unbedeutenden Verkehrsübertretungen üblich geworden ist. *Meck*



„He, Sie da! Müssen Sie Ihre Spiegeleier ausgerechnet auf meinem Auto braten?"

Wie bei uns

Unter der Überschrift „No comment" stellt Art Unger, Chefredakteur der amerikanischen Zeitschrift CAR LIFE, kürzlich folgendes fest:

Ausgangs 1955 gab die Chrysler Corporation bekannt, daß die Verkaufsziffer der von ihr hergestellten Wagen um 76% über der Vorjahrsziffer und die Einnahmen sogar noch höher liegen würden.

Kurz vor dem Jahreswechsel 1955 gab die Ford Motor Company bekannt, daß ihre Gesamteinnahmen 1955 höher liegen würden als alle ihre Gewinne in den 21 Jahren vor dem 2. Weltkrieg. Ende 1955 gaben die General Motors bekannt, daß die Einnahmen des laufenden Jahres 1 Milliarde Dollar überschreiten würden — der höchste jährliche Gewinn, den jemals eine Firma in der Weltgeschichte eingestrichen hat.

Gleichzeitig kamen die 1956er Wagenpreise von Chrysler, Ford und General Motors heraus. Die durchschnittliche Erhöhung für den amerikanischen Käufer beträgt 100 Dollar pro Wagen.

Gebühren

Der Bürokratismus ist bekanntlich eine weltweit verbreitete Organisation zur Herstellung unnötiger Schwierigkeiten. Bei entsprechender Bemühung des Betroffenen werden diese nicht selten nachträglich gemildert, allerdings kostet das viel Zeit, Umstände und — Gebühren. Solche „Gebühren" werden auch sonst im Rahmen des Bürokratismus bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit „erhoben", worüber wir Kraftfahrer ja ein besonders trauriges Lied zu singen wissen. Schier jeder Federzug oder Griff ins Formblattregal, gar die körperliche Arbeit des Nummernabstempelns muß durch Gebühren „vergoldet" werden.

Da fragt man sich als bescheidener Steuerzahler: Wofür beziehen eigentlich unsere Beamten ihr weit über 100% aufgewertetes Gehalt mit der weit über 100% aufgewerteten Pension, wenn man jeden Federstrich und jeden Handgriff noch besonders mit „Gebühren" bezahlen muß? Natürlich haben die Beamten selbst von diesen Gebühren gar nichts. Aber diese ganze Gebührenwirtschaft dürfte bei Licht besehen nichts anderes sein, als eine fiskalische Geldschneiderei ohne sachliche oder moralische Unterlage, obwohl „gesetzlich" natürlich alles „in bester Ordnung" sein dürfte. Was bleibt übrigens von den Gebühren übrig, wenn man die Kosten der Erhebung und Verwaltung *richtig* abzieht? Und wohin fließen die verschiedenen Gebührenerträge?

Die Sache scheint so zu sein, wie wenn man gegen gutes Gehalt eine Köchin beschäftigt, ihr aber darüber hinaus für jede Suppe, jedes Schnitzel, jede Nachspeise, jeden Kaffee eine besondere „Gebühr" bezahlen muß! *Wa. O.*

das AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

